



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 163]

नई दिल्ली, मंगलवार, जून 22, 2010/आषाढ़ 1, 1932

No. 163]

NEW DELHI, TUESDAY, JUNE 22, 2010/ASADHA 1, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 16 जून, 2010

सं. टीएएमपी/54/2009-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध, दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में स्टीम कोयला के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/54/2009-वीपीटी

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

.....

आवेदक

आदेश

(मई, 2010 के 4थे दिन पारित)

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) ने अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में अभिकल्प, निर्माण, वित्त, प्रचालन और हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर पूर्व घाट 1 में स्टीम कोयला के प्रहस्तन के लिए

अभियंत्रिकृत टर्मिनल हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपने पत्र दिनांक 26 नवम्बर 2009 द्वारा अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। वीपीटी द्वारा दाखिल किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में अपेक्षित ब्योरे/दस्तावेज जैसे प्रस्तावित सुविधा के प्रत्यक्ष फीचर, स्टेकिंग कारक के संदर्भ में दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से विपथन के कारण, टर्नओवर अनुपात, क्षमता गणना में पोतों के विभिन्न आकारों की क्षमता की हिस्सेदारी अंगीकृत करने का आधार, मसौदा प्रस्तावित दरमान और साध्यता रिपोर्ट की प्रति उपलब्ध नहीं करवाई गई थी। नोटिस की गई कमियों के मद्देनजर, प्रस्ताव बृहत् प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह के साथ हमारे पत्र दिनांक 4 दिसम्बर 2009 द्वारा वीपीटी को वापस भेज दिया गया था।

2. वीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 6 जनवरी 2010 द्वारा दाखिल किए गए बृहत् प्रस्ताव में उपयोक्ताओं/लघुसूचीयित बोलीदाताओं और इस मामले में परामर्श किए जाने के लिए भावी आवेदकों की सूची नहीं भेजी गई थी जबकि इस अपेक्षा के बारे में बताया गया था। हमारे पत्र दिनांक 14 जनवरी 2010 द्वारा दोबारा अनुस्मरण करवाने के बाद, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 जनवरी 2010 और 22 जनवरी 2010 द्वारा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/बोलीदाताओं की सूची अग्रेषित की गई थी।

3. प्रस्ताव के मुख्य बिन्दु नीचे दिए गए हैं:-

(i). पत्तन ने वर्तमान पूर्व घाट-1 बर्थ और पूर्व घाट-2 बर्थ के भाग से बदलते हुए डीबीएफओटी आधार पर स्टीम कोयला प्रहस्तन (उत्तराई प्रचालन) के लिए समेकित अभियंत्रिकृत टर्मिनल विकसित करने का प्रस्ताव किया है।

(ii). प्रत्यक्ष फीचर:

(क).	प्रस्तावित बर्थ की लम्बाई	—	280 मी0
(ख).	अपरन चौड़ाई	—	22.5 मी0
(ग).	ड्राफ्ट	—	वीपीटी की गहरा करने की योजनाओं के साथ विधिवत् सिंकरोनाइजिंग करते हुए स्तरों में 14 मी0 ड्राफ्ट पोतों को सेवा प्रदान करना।
(घ).	भंडारण क्षेत्र	—	25 एकड़।

(iii). टर्मिनल की क्षमता:

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता निम्नलिखित पैरामीटर अंगीकृत करते हुए 6.40 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) निर्धारित किया गया है:-

- हैंडी और हैंडी मेक्स और पेनामेक्स पोतों की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी क्रमशः 16 प्रतिशत और 84 प्रतिशत सुविचारित किया गया है।
- हैंडी और हैंडी मेक्स पोत के लिए जलयान दिवस आउटपुट निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार 15000 टन प्रति दिन (टीपीडी) अंगीकृत किया गया है। पेनामेक्स पोत के लिए आउटपुट मानक कोयला के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित 35000 टीपीडी के उत्तराई प्रतिमानक के विपरीत 27000 टीपीडी सुविचारित किया गया है।  
इस संबंध में, पत्तन ने निवेदन किया है कि 27000 टीपीडी का आउटपुट प्रतिमानक सुविचारित किया गया है क्योंकि प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो बिना नेमी का भार में हल्का और धूलपूर्ण है। इसने बताया है कि यही प्रतिमानक जीसीबी परियोजना में स्टीम कोयला के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क में भी अंगीकृत किया गया था जिसे प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था।

(ख). सर्वोत्तम स्टेकयार्ड क्षमता निम्नलिखित पैरामीटर अंगीकृत करते हुए 5.95 एमटीपीए निर्धारित किया गया है:-

- यार्ड क्षमता स्टेकिंग (अर्थात् 101200 वर्ग मी0, परिवर्तन के बाद) के लिए आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 25 एकड़ क्षेत्र के संदर्भ में निर्धारित की गई है।

- स्टेकयार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए, पत्तन ने स्टेकिंग क्षमता प्रति वर्ग मी० और टर्नओवर अनुपात के मामले में दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से विपथन का प्रस्ताव किया है। स्टेकिंग क्षमता 3 टन प्रति वर्ग मी० के निर्धारित प्रतिमानक के विपरीत 4 टन प्रति वर्ग मी० पर सुविचारित की गई है। 4 टन प्रति वर्ग मी० का स्टेकिंग कारक 5 मी० की स्टेक ऊंचाई पर आधारित है जैसाकि स्टीम कोयला के आयातकों में से एक आयात से मालूम किया गया है। दिशानिर्देशों से विपथन इस आधार पर तर्कसंगत ठहराया गया है कि स्टीम कोयला बिना नमी का भार में हल्का और धूलपूर्ण है।
  - दिशानिर्देश 25 दिनों की निःशुल्क भंडारण अवधि की गणना करते हुए एक वर्ष में 12 का टर्नओवर अनुपात निर्धारित करता है। प्रमुख उपयोक्ता एजेंसियों में से एक से मालूम की गई स्थिति के आधार पर, पत्तन ने अनुमान लगाया है कि 10 दिनों की निःशुल्क भंडारण अवधि उपयुक्त होगी और तदनुसार टर्नओवर अनुपात 30 सुविचारित किया गया है।
- (ग). तदनुसार, टर्मिनल की क्षमता सर्वोत्तम घाट क्षमता और सर्वोत्तम स्टेकयार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य होते हुए 5.95 एमटीपीए निर्धारित किया गया है।

(iv). पूंजी लागत:

- (क). परियोजना की पूंजी लागत रु० 26552.16 लाख अनुमानित की गई है। कार्गो प्रहस्तन और बर्थिंग गतिविधि के लिए पूंजी लागत का ब्रेकअप नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु० लाखों में)

क्र. सं.	समूह	राशि
(i).	<b>कार्गो प्रहस्तन गतिविधि</b>	
	(1). सिविल निर्माण लागत	484.23
	(2). कोयला प्रहस्तन उपस्कर	17946.08
	(3). विविध (सिविल और प्रहस्तन उपस्कर लागत का 5 प्रतिशत)	921.52
	<b>जोड़</b>	<b>19351.83</b>
(ii).	<b>बर्थिंग गतिविधि</b>	
	(1). बर्थ के निर्माण की लागत	5200.44
	(2). ढलान सुरक्षा कार्यों का निर्माण	438.47
	(3). बर्थ जुड़नार	180.29
	(4). भूमि सुधार	590.84
	(5). बर्थ के समीप निकर्षण की लागत	790.29
	<b>जोड़</b>	<b>7200.33</b>
	<b>कुल परियोजना लागत</b>	<b>26552.16</b>

उपस्कर के बड़े के मामले में, फरवरी 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित कोयला प्रहस्तन के लिए प्रतिमानकों के संदर्भ में निम्नलिखित विपथन देखे गए हैं:-

- वीपीटी ने दो जलयान अनलोडरों की बजाय 100 टन हारबर मोबाइल क्रेनों की दो संख्याओं पर विचार किया है।
  - पत्तन ने 1 सं. ट्रक लोडर पर विचार नहीं किया है।
  - इसने दो क्रेनों पर विचार नहीं किया है।
- (ख). वीपीटी ने बताया है कि अनुमान 1 जून 2008 से लागू वीपीटी दर अनुसूची और 1 जून 2008 की वीपीटी दर अनुसूची में तैयार किए गए दर विश्लेषण के आधार पर और 1 जनवरी 2009 से प्रभावी अद्यतन संशोधन सं. 2 के साथ और उन मदों के लिए प्रचलित बाजार दरों/कोटेशनों के आधार पर जहां दरें सिविल कार्यों के मामले में वीपीटी में लागू नहीं हैं, के आधार पर तैयार किए गए हैं। निकर्षण की लागत मै० डीसीआई द्वारा किए गए रु० 300/घन के आधार पर परिगणित की गई है।

(v). प्रचालन लागत:

- (क). प्रचालन लागत बिजली और ईंधन लागत के अनुमानन को छोड़कर दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का सामान्यतः अनुसरण करते हुए रु० 4989.93 लाख अनुमानित की गई है।

- (ख). 2 एचएमसी की तैनाती के मद्देनजर, ईंधन लागत एक क्रेन के लिए 4000 घंटे प्रति वर्ष के लिए 83 लिटर प्रति घंटा का उपभोग परिकलित करते हुए अनुमानित की गई है। पत्तन ने बताया है कि 4000 घंटे बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार कार्य घंटों के आधार पर सुविचारित किए गए हैं। ईंधन की इकाई दर रु 37.50 प्रति लिटर सुविचारित की गई है।
- (ग). एचएमसी के लिए अलग-से ईंधन लागत का अनुमान लगाने के मद्देनजर, बिजली लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक के 50 प्रतिशत अर्थात् 1.4 इकाई/टन का 50 प्रतिशत = 0.7 इकाई/टन पर उपभोग परिकलित करते हुए अनुमानित की गई है।
- (vi). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) अनुमानित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत पर परिकलित किया गया है।
- (vii). वार्षिक राजस्व अपेक्षा:  
अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा निम्नवत् है:-

(रु लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	राशि
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	4989.93
2.	आरओसीई (रु 19351.83 पर 16 प्रतिशत)	3096.29
वार्षिक राजस्व अपेक्षा		8086.22

- (viii). राजस्व अपेक्षा दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार विभिन्न प्रशुल्क समूहों में प्रभाजित की गई है जोकि निम्नवत् है:-

क्र.सं.	विवरण	रु लाखों में
1.	प्रहस्तन प्रभार (98 प्रतिशत)	7924.50
2.	भंडारण प्रभार (1 प्रतिशत)	80.86
3.	विविध प्रभार (1 प्रतिशत)	80.86

- (ix). प्रहस्तन प्रभार विपथित किया गया है ताकि 5.95 एमटीपीए पर निर्धारित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता से प्रहस्तन प्रभारों से अनुमानित राजस्व अपेक्षा वसूल की जा सके। पत्तन ने केवल विदेशी कार्गो का प्रहस्तन परिकल्पित किया है।
- (x). भंडारण प्रभार यह मानते हुए अनुमानित किया है कि कार्गो क्षमता का 17 प्रतिशत प्रस्तावित 10 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा।
- (xi). बर्थ किराया:  
(क). बर्थ किराया सेवाओं के लिए प्रचालन लागत रु 384.49 लाख अनुमानित की गई है। प्रचालन लागत कम्पनी अधिनियम के अनुसार बर्थ की कुल पूंजी लागत और मूल्यहास पर 1 प्रतिशत पर मरम्मत और अनुरक्षण तथा बीमा गणना करता है।  
(ख). वार्षिक राजस्व अपेक्षा:  
बर्थ किराये से अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा निम्नवत् निर्धारित की गई है:-

(रु लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	राशि
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	384.49
2.	आरओसीई (रु 7200.33 लाख पर 16 प्रतिशत)	1152.05
वार्षिक राजस्व अपेक्षा		1536.54

- (xii). संक्षेप में, पत्तन द्वारा प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क सीमा नीचे दी गई है:-

- (क). बर्थ किराया:

दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
विदेशगामी पोत (रु में)	विदेशगामी पोत (रु में)
0.672	0.403

(ख). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

(दर प्रति मीट्रिक टन)

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में	
		विदेशी	तटीय
1.	स्टीम कोयला	133.18	79.91

(ग). भंडारण प्रभार (निःशुल्क अवधि के बाद)

- निःशुल्क अवधि : 10 दिन

(दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्र. सं.	घटक	निःशुल्क अवधि के बाद रहने वाले शेष कार्गो के लिए प्रथम 5 दिनों हेतु दर	शेष कार्गो के लिए 6वें दिन से 10वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11वें दिन से आगे के लिए दर
1.	स्टीम कोयला	1.60	3.20	6.40

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 6 जनवरी 2010, वीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सूची के अनुसार, संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों और आरएफक्यू आवेदकों को परिचालित किया गया था। स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड ने बताया है कि वे कोई स्टीम कोयला प्रहस्तन नहीं करते हैं और इसलिए टिप्पणी नहीं की थी। एसईडब्ल्यू-पीएसआरबी कंसोर्टियम इस मामले में इच्छुक नहीं है। हमें उपर्युक्त दो संगठनों के अलावा किसी अन्य उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और आरएफक्यू आवेदकों से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई थी।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, वीपीटी से हमारे पत्र दिनांक 12 मार्च 2010 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 14 अप्रैल 2010 द्वारा अपना जवाब भेजा है। उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी का जवाब																													
(i).	पिछले तीन वर्षों 2006-07 से 2008-09 के दौरान पत्तन और निजी टर्मिनल प्रचालक विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड में प्रहस्तित स्टीम कोयला पोतों का पार्सल आकार, औसत जीआरटी भेजें।	ब्योरे नीचे दिए गए हैं:- <table><tr><th rowspan="2">कार्गो</th><th colspan="2">पत्तन द्वारा प्रहस्तित</th><th colspan="2">विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रहस्तित</th></tr><tr><th>औसत जीआरटी</th><th>औसत पार्सल</th><th>औसत जीआरटी</th><th>औसत पार्सल</th></tr><tr><td>स्टीम कोयला</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2006-07</td><td>29420</td><td>41118</td><td>26059</td><td>32236</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>30827</td><td>40565</td><td>27790</td><td>35577</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>28646</td><td>45839</td><td>28162</td><td>35222</td></tr></table>	कार्गो	पत्तन द्वारा प्रहस्तित		विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रहस्तित		औसत जीआरटी	औसत पार्सल	औसत जीआरटी	औसत पार्सल	स्टीम कोयला					2006-07	29420	41118	26059	32236	2007-08	30827	40565	27790	35577	2008-09	28646	45839	28162	35222
कार्गो	पत्तन द्वारा प्रहस्तित			विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रहस्तित																											
	औसत जीआरटी	औसत पार्सल	औसत जीआरटी	औसत पार्सल																											
स्टीम कोयला																															
2006-07	29420	41118	26059	32236																											
2007-08	30827	40565	27790	35577																											
2008-09	28646	45839	28162	35222																											
(ii).	(क). पत्तन ने घाट क्षमता निर्धारित करते समय केपसाइज पोत की कोई हिस्सेदारी परिकल्पित नहीं की थी। ध्यान में रखते हुए कि निर्धारित किया जाने वाला अपफ्रंट प्रशुल्क 30 वर्षों की समयावधि और अब तथा भविष्य में पत्तन द्वारा परिकल्पित गहरा करने की परियोजनाओं के लिए है, वीपीटी पुष्टि करे कि 30 वर्षों की परियोजना अवधि के दौरान केपसाइज पोतों के प्रहस्तन की उम्मीद नहीं है।	इक्वू-1 बर्थ का विकास विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के आंतरिक हारबर में योजनाबद्ध किया गया है। आंतरिक हारबर की गहराई वर्तमान 11 मी0 डुबाव से 14 मी0 दो चरणों में योजनाबद्ध की गई है और उसके साथ कि आंतरिक हारबर पेनामेक्स पोतों को व्यवस्थित कर सकता है। केपसाइज पोत जिनके लिए 18 मी0 डुबाव की आवश्यकता होती है, आंतरिक हारबर में प्रहस्तित नहीं किया जा सकता।																													
	(ख). पिछले तीन वर्षों के दौरान पत्तन और निजी टर्मिनल प्रचालक अर्थात विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड में प्रहस्तित स्टीम कोयला पोतों के आधार पर और प्रस्ताव में परिकल्पित वर्धित डुबाव पर विचार करते हुए, अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में परिकल्पित पोत वितरण पैटर्न की हिस्सेदारी का औचित्य बताएं।	पोत वितरण पैटर्न हैंडीमेक्स और पेनामेक्स पोतों के लिए क्लार्कसन रजिस्टर (जनवरी 2008) के बल्क केरियर फ्लीट प्रोफाइल के आधार पर परिकल्पित किया गया है जोकि निम्नवत् है:-																													

		डीडब्ल्यूटी	पोतों की सं.	प्रतिशत हिस्सेदारी
		हैंडीमेक्स		
		40000 – 45000	472	16
		पेनामेक्स		
		45000 – 50000	500	
		50000 – 60000	620	
		60000 – 70000	445	
		70000 – 80000	876	
		कुल पेनामेक्स	2441	84
		पोतों की कुल सं.	2913	100
	(ग). पत्तन ने दिशानिर्देशों में निर्धारित 2 जलयान अनलोडरों की बजाय हारबर मोबाइल क्रेनों की दो संख्याओं पर विचार किया है। हैंडीमेक्स के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उतराई प्रतिमानकों के अनुसार उत्पादकता दर पर विचार किया गया है जबकि पेनामेक्स के लिए उतराई प्रतिमानक कार्गो की हल्की प्रकृति उद्धरित करते हुए कम किया गया है। केवल पेनामेक्स पोत के लिए ही क्यों का कारण, दिशानिर्देशों में निर्धारित उतराई प्रतिमानक कम किए जाने चाहिए स्पष्ट नहीं किया गया है। पत्तन ने अनलोडरों की बजाय एमएचसी के विकल्प के लिए कारण भी स्पष्ट नहीं किए हैं। मानक उपस्कर से प्रस्तावित विपथन के कारण पूंजी लागत में उत्पादकता अथवा बचत के रूप में कोई लाभ परिकल्पित नहीं किया गया है।	<p>कमतर दर की गणना करने का कारण बिना नमी वाले भार में हल्के होने की वजह से कार्गो (स्टीम कोयला) की प्रकृति के मद्देनजर है जिसकी वजह से ग्रेब पिकअप कम होगा। इसके लिए बार-बार पानी के छिड़काव की जरूरी पड़ेगी जब इसे उतारा और स्टेकयार्ड में ले जाया जाएगा और वैगनों पर लदाई की जाएगी जिससे प्रहस्तन दर भी प्रभावित होगी। इसके अलावा, उतराई के समय धूल-उत्सर्जन ज्यादा होता है जिसके कारण प्रदूषण को रोकने के लिए उतराई दर में कमी होगी। पेनामेक्स पोतों के लिए स्टीम कोयले हेतु 27000 टीपीडी का प्रतिलाभ जीसीबी अभियंत्रिकरण प्रस्ताव में टीएमपी द्वारा स्वीकार किया गया है।</p> <p>15000 टीपीडी के हैंडीमेक्स पोतों की प्रहस्तन दर के मामले में टीएमपी की टिप्पणी की समीक्षा की गई है और टीएमपी का प्रतिलाभ उपयुक्त माना गया है। इसलिए, 15000 टीपीडी अंगीकृत किया गया है।</p> <p>अनलोडरों की बजाय एचएमसी पर विचार करने के लिए कारण विशेषतः उतराई प्रचालनों के लिए मोबिलिटी और प्रचालनात्मक लचीलापन के मद्देनजर है।</p>		
(iii).	पूंजी लागत:			
	(क). पूंजी लागत अनुमान 1 जनवरी 2009 से प्रभावी संशोधन के साथ 1 जून 2008 से लागू दर अनुसूची पर आधारित हैं और अन्य मदों जिनके लिए दरें उपलब्ध नहीं हैं, प्रचलित बाजार दर अंगीकृत की गई हैं। पूंजी लागत के अनुमान अद्यतन किए जाने वाले प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं।	<p>सिविल कार्यों के लिए प्रेषित पूंजी लागत अनुमान 1 जनवरी 2010 को अद्यतन संशोधनों के साथ दर अनुसूची पर आधारित हैं। उन मदों के लिए जो दरमान में उपलब्ध नहीं हैं, जनवरी 2010 को प्रचलित बाजार दरें अंगीकृत की गई हैं। जहां तक अभियांत्रिक कार्यों का संबंध है, लागतें मै0 सेंडविक एशिया प्रा0 लि0 (जलयान लोडर, स्टेकर, रिवलेमर) और मै0 लिभर इंडिया प्रा0 लि0 (एचएमसी) से हाल ही में प्राप्त किए गए बजटीय ऑफर के आधार पर अद्यतन की गई हैं। (वीपीटी ने बजटीय ऑफर दिनांक 7 अप्रैल 2010 की एक-एक प्रति भेजी है।)</p>		
	(ख). विशिष्ट सलाह के बावजूद, पत्तन ने सिविल और उपस्कर लागत के अनुमानन में अंगीकृत इकाई दर का दस्तावेजी समर्थन नहीं भेजा है। परियोजना साध्यता रिपोर्ट में अनुमानों को वैध ठहराने वाले दस्तावेज शामिल नहीं किए गए हैं। सिविल और उपस्कर लागत दोनों के अनुमानों को तर्कसंगत ठहराने के लिए समर्थक दस्तावेजों/गणना/दर विश्लेषण/बजटीय कोटेशनों, बाजार दरों की प्रतियां भेजे।	<p>सिविल लागतों के अनुमानों को तर्कसंगत ठहराने के लिए सिविल लागतों के अनुमानन में अंगीकृत इकाई दरों का दस्तावेजी समर्थन और समर्थक दस्तावेजों/गणना/दर विश्लेषण/बजटीय कोटेशनों, बाजार दरों की प्रतियां संलग्न की गई हैं। वीपीटी द्वारा प्रेषित दस्तावेजी समर्थन पूंजी लागत अनुमानों को दर्शाने वाला केवल एक विवरण है। अंगीकृत इकाई दर के लिए प्रमाण पत्तन द्वारा नहीं भेजा गया है।</p>		

(ग). बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग के लिए रु0 68.38 लाख की पूंजी लागत का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट किया जाए।

बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग में बर्थ अपरन एवं पहुंचमार्ग का सुदृढीकरण भाग शामिल है जिसमें पहुंचमार्गों और बर्थ लोकेशन में निर्बाधित कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए मजबूत सतह बिछाना शामिल है। ये सभी गतिविधियां चिह्नित की गई हैं और रु0 60.36 करोड़ की आधार लागत के लिए नीचे यथा निर्दिष्ट शीर्ष के अधीन परिगणित की गई है:-

क्र. सं.	विवरण	मात्रा	दर	जोड़
01.	क्षेत्रों में एक्सवेशन में भूमि कार्य	510 मी०²	93.60	47,736
02.	ग्रेवल/मोरम के साथ आपूर्ति करना और भराई करना	638 मी०²	447.45	2,85,473
03.	11 कि०मी० तक डाबरी/खोदी गई मिट्टी का परिवहन	510 मी०²	163.57	8,34,207
04.	मूरम/ग्रेवल के साथ 300 मि०मी० मोटा उप-आधार उपलब्ध करवाना	764 मी०²	769.50	5,87,898
05.	225 मि०मी० मोटा जल बद्ध मकादम उपलब्ध करवाना और बिछाना	574 मी०²	1344.20	7,71,571
06.	हाई स्ट्रेंथ एम-50 ग्रेड प्रिकास्ट ब्लॉकों की आपूर्ति करना और बिछाना। 200x100x100मि०मी०	2548 मी०²	824.90	21,01,845
	215 मी० की बर्थ लम्बाई के लिए जोड़			46,34,730
	280 मी० की बर्थ लम्बाई के लिए जोड़			60,35,927 या कहें 60.35 लाख

जब 3 प्रतिशत आकस्मिकताएं, 7 प्रतिशत परियोजना पर्यवेक्षण प्रभार और 2.8 प्रतिशत कार्य करार कर जोड़े जाते हैं तो इकाई लागत रु0 68.38 लाख परिगणित होती है।

(घ). दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक सूची में, बिजली कार्य अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर के अधीन समूहित किया गया है। सिविल लागत में क्षेत्र अल्यूमिनेशन के लिए रु0 46.72 लाख शामिल है जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक सूची के अनुसार नहीं है। चूंकि अभियांत्रिक उपस्कर लागत के अनुमानन में बिजली कार्यों और लाइटिंग के लिए रु0 339.89 लाख पहले से शामिल किए गए हैं, इसलिए क्षेत्र अल्यूमिनेशन के लिए सिविल लागत के अधीन रु0 46.72 लाख का अनुमान लगाने का कारण भेजे।

टीएएमपी द्वारा कही गई बात यही है कि क्षेत्र अल्यूमिनेशन के लिए घटक बिजली पावर और कंट्रोल स्विच गियरों आदि के अधीन शामिल किया गया है:-

[पहले सुविचारित बिजली = रु0 339.89 लाख  
पावर और कंट्रोल स्विच गियरों की लागत  
जोड़: क्षेत्र अल्यूमिनेशन की लागत = रु0 46.72 लाख  
संशोधित बिजली पावर और कंट्रोल स्विच गियरों की लागत = रु0 386.61 लाख ]

	(ड). स्थानांतरण टावर दिशानिर्देशों में सिविल कार्य की सूची के अधीन विनिर्दिष्ट किए गए हैं। पत्तन ने प्रहस्तन उपस्कर के अधीन इस मद पर विचार किया है जोकि दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है।	स्थानांतरण टावरों की लागत सिविल निर्माण लागत के अधीन सुविचारित की जा रही है।
	(च). हालांकि उपस्कर लागत में दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार वैगन टिपलर शामिल है, परन्तु सिविल लागत में रेल ट्रैकों और वैगन टिपलिंग स्टेशन अथवा डम्पर हाऊसों की लागत शामिल नहीं की गई है। इसके अलावा, दिशानिर्देशों में सिविल कार्यों की मानक सूची में निर्धारित कन्वेयर गेलेरियों, मार्शलिंग यार्ड, सड़कों आदि की लागत भी शामिल नहीं की गई है। पत्तन दोबारा पुष्टि करे कि ये सिविल कार्य (दिशानिर्देशों में उल्लिखित) पत्तन द्वारा परिकल्पित नहीं किए गए हैं।	वीपीटी द्वारा हाल ही में स्टेकिंग क्षेत्र में पांच रेलवे लाइनें बिछाई गई हैं जिसे उपयोक्ता द्वारा उपयोग किया जा सकता है। वैगन टिपलिंग स्टेशन अथवा डम्पर हाऊसों के संबंध में, बर्थ के बैक अप क्षेत्र के विकास के लिए वर्तमान भवनों/शेडों को गिराया जाना है जिसे डम्पर हाऊसों के रूप में उपयोग किया जा सकता है।  सड़कें बिछाने के लिए सिविल कार्यों की लागत के संबंध में, यह बताया गया है कि वहां पर वर्तमान में और हाल ही में बिछाई गई सड़कें और खाली भवन हैं।  कन्वेयर गेलेरी से संबंधित सिविल कार्यों के संबंध में, यह बताया गया है कि भूमि सुधार के लिए ₹0 5.22 करोड़ की राशि आवंटित की गई है जिसमें कन्वेयर गेलेरियों और स्थानांतरण टावरों के लिए नींव शामिल है। भूमि सुधार के लिए ₹0 5.91 करोड़ की लागत जो पहले बर्थ गतिविधि के अधीन सुविचारित की गई थी, दिशानिर्देशों के अनुसार प्रहस्तन गतिविधि के अधीन सुविचारित की जा रही है।
(iv).	प्रचालन लागत:	
	(क). बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्य घंटों की संख्या के प्रतिमानक अर्थात् 4000 घंटे अभियंत्रित कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए लागू नहीं किया जा सकता। घाट क्षमता गणना में घंटों की संख्या 365 दिन x 24 घंटे x 70 प्रतिशत उपयोग = 6132 घंटे है। पत्तन द्वारा भेजी गई बर्थ किराया गणना में भी यह 5952 बर्थ घंटों द्वारा समर्थित है। बिजली लागत का अनुमानन उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में संशोधित करें।	जैसाकि टीएमपी द्वारा टिप्पणी की गई है, ईंधन लागत वास्तविक कार्य घंटों अर्थात् 6120 घंटे के संदर्भ में संशोधित की गई है जैसाकि बर्थ किराया प्रशुल्क प्रति टन/प्रति जीआरटी (255 बर्थ दिवस x 24 घंटे) में दर्शाया गया था।
	(ख). जैसाकि हमारे पत्र सं. टीएमपी/51/2009-वीपीटी दिनांक 11 मार्च 2010 के पैरा 5 (iv) (ग) में उल्लेख किया गया था कि पारादीप पत्तन न्यास और तूतीकोरिन पत्तन न्यास में 100 टन हारबर मोबाइल क्रेन का किराया प्रभार निर्धारित करते समय सुविचारित ईंधन उपभोग 70 लिटर/घंटा है। विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड, वीपीटी में बल्क प्रचालक के 60 लिटर/घंटा का ईंधन उपभोग दर्शाया है। उपर्युक्त स्थिति के आलोक में, वीपीटी के लिए अंगीकृत 100 टन हारबर मोबाइल क्रेन के लिए 83 लिटर/घंटा के ईंधन उपभोग को तर्कसंगत ठहराए जाने की जरूरत है।	टीएमपी की टिप्पणी नोट की गई है और पारादीप पत्तन के मामले में प्राधिकरा द्वारा सुविचारित ईंधन अर्थात् 70 लिटर प्रति घंटा परिगणित किया गया है।
	(ग). बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित बिजली उपभोग प्रतिमानक के 50 प्रतिशत का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट नहीं किया गया है। पत्तन गणना में परिकल्पित प्रतिमानक के तदर्थ 50 प्रतिशत की बजाय संभावित बिजली उपभोग करने वाले उपस्कर/सुविधा के संदर्भ में गणना में परिकल्पित 0.7 इकाई/टन बिजली उपभोग का औचित्य	कुल प्रचालनात्मक गतिविधि में शामिल हैं:- <ul style="list-style-type: none"> <li>एचएमसी के माध्यम से उतराई</li> <li>कन्वेयर प्रणाली</li> <li>स्टेक यार्ड में उतराई</li> <li>रिक्लेमिंग और स्टेकिंग</li> <li>वैगन लदाई आदि</li> </ul>



	बताएं।	एचएमसी के माध्यम से उतराई के अलावा, सभी शेष गतिविधि के लिए बिजली उपभोग की आवश्यकता होती है और इसलिए, एचएमसी से इतर उपस्कर और एचएमसी ईंधन उपभोग के मामले में 1.4 लि०/टन के 80 प्रतिशत पर विचार किया गया है।
	(घ). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, लाइसेंस शुल्क संबद्ध महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार अनुमानित किया जाना चाहिए। आधार जिसपर लाइसेंस शुल्क की इकाई दर अंगीकृत आधार दर की गणना के साथ जोन 1ग के लिए अनुमानित की गई है और सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार लागू की गई वार्षिक वृद्धि स्पष्ट करें। प्राधिकरण ने जोन 1ख के लिए पट्टा किराया निर्धारित नहीं किया है। इस जोन में आर्बिट्रेट किए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत आधार स्पष्ट करें।	आधार जिसपर लाइसेंस शुल्क की इकाई दर जोन-1ग के लिए अनुमानित की गई है, भेजा गया है। चूंकि 2008-13 अवधि के लिए मूल्यांकन अभी तक निर्धारित नहीं किया गया है, इसलिए 2 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया गया है। जोन-1ख के मामले में, प्राधिकरण ने उस जोन के लिए पट्टा किराया निर्धारित नहीं किया है। परंतु समीपवर्ती जोन अर्थात् जोन-1क के मामले में जिसकी दर रु० 2215 प्रति वर्ग मी० अर्थात् रु० 2650 प्रति वर्ग मी० है जिसे टीएएमपी द्वारा अनुमोदित किया गया है। इसलिए, इसे जोन-1ख के लिए भी अंगीकृत किया गया है। (जोन-1ख और 1ग के लिए पट्टा किराये के लिए गणना पत्रक भेजा गया है।)
(v).	हालांकि पत्तन ने बर्थ किराये और समेकित प्रहस्तन प्रभार में तटीय पोत/तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है, परंतु प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के समय ऐसी रियायत स्वीकृत करने के राजस्व प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। यह पुष्टि करें कि प्रस्तावित कोयला टर्मिनल में तटीय पोत कार्गो का तटीय संचलन परिकल्पित नहीं किया गया है।	यह पुष्टि की गई है कि स्टीम कोयले के आयात के लिए तटीय पोतों/तटीय संचलन परिकल्पित नहीं किया गया है क्योंकि स्टीम कोयला ओवरसीज आयात है।
(vi).	यह दर्शाने के लिए विश्लेषण भेजें कि कार्गो क्षमता का 17 प्रतिशत भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। भंडारण प्रभार आकर्षित करने की संभावना वाली कार्गो क्षमता के निर्धारण के लिए परिकल्पित औसत विराम समय दर्शाएं।	प्रतिशत कार्गो जो भंडारण प्रभार आकर्षित करता है की समीक्षा की गई है और 23 प्रतिशत पर पुनः सुविचारित किया गया है, और ब्योरे निम्नवत् हैं:- <div style="text-align: right;"> विश्राम समय 10 days  बर्थ में पोत का विश्राम 2.7 days  निःशुल्क अवधि 5 days  दिन जो भंडारण आकर्षित करेंगे 2.3 days  प्रतिशत कार्गो जो भंडारण आकर्षित करेंगे 23%  (2.3 दिन/10 दिन x 100) </div>
(vii).	मौजूदा बाजार स्थिति दर्शाने के लिए पूंजी लागत अनुमान अद्यतन करें और अपफ्रंट प्रशुल्क में सूचकांकन 1 जनवरी 2010 के संदर्भ में होगा।	दरें 1 जनवरी 2010 को दर अनुसूची के आधार पर परिगणित की गई हैं।

6.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 17 मार्च 2010 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण किया था। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों/संभावी बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

6.2. संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी से निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्यवाई करने की सलाह दी गई थी:-

- (i). पत्तन ने मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों पर वीपीटी का विस्तृत प्रतिसाद।
- (ii). घाट और यार्ड क्षमताओं के बीच बेमेल को दूर करने के लिए वीपीटी अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार करें। वीपीटी को प्रतिसाद के लिए एक सप्ताह का समय (अर्थात्) 23 मार्च 2010 तक का समय दिया गया था।

6.3. मै० आईवीआरसीएल इंफ्रास्ट्रक्चर एंड प्रोजेक्ट्स लिमिटेड को, उसके द्वारा यथा सहमत, उसकी लिखित टिप्पणियां भेजने के लिए एक सप्ताह का समय दिया गया था। तथापि, इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक उनसे टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थीं।

6.4. संयुक्त सुनवाई में निर्णीत बिन्दुओं के संदर्भ में, वीपीटी ने अपना जवाब संशोधित प्रस्ताव के साथ 14 अप्रैल 2010 द्वारा भेजा था। जब सिविल लागत के अनुमानन में विसंगतियां देखी गई थीं तब पत्तन को बता दिया गया था, वीपीटी ने स्पष्टीकरण दिनांक 27

अप्रैल 2010 द्वारा अनुमति अपने पत्रों दिनांक 22 अप्रैल 2010 और 24 अप्रैल 2010 द्वारा अपने अनुमान संशोधित किए हैं। वीपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित अप्रकट प्रशुल्क प्रस्ताव दिनांक 24 अप्रैल 2010 में वीपीटी द्वारा किए गए मुख्य संशोधन नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

- (i). टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता मूल प्रस्ताव में अनुमानित 5.95 मिलियन टन प्रति वर्ष के विपरीत 6.41 मिलियन टन प्रति वर्ष की गई है। मूल प्रस्ताव में, घाट क्षमता और यार्ड क्षमता 6.41 मिलियन टन और 5.95 मिलियन टन निर्धारित की गई थी। संशोधित प्रस्ताव में, सीमित करने वाले कारक के रूप में 6.41 मिलियन टन की घाट क्षमता, वीपीटी ने सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता 6.41 मिलियन टन की गई है।
- (ii). बर्थिंग सेवाओं की पूंजी लागत के अधीन उसके द्वारा पहले सुविचारित भूमि सुधार के लिए ₹ 590.84 लाख की अनुमानित लागत अब संशोधित कर ₹ 673.75 लाख की गई है और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की सिविल लागत के अधीन सुविचारित की गई है।
- (iii). उपस्कर की पूंजी लागत के अधीन पहले सुविचारित ₹ 192.60 लाख के स्थानांतरण टॉवरों की अनुमानित लागत उपस्करों की मानक सूची के अधीन नहीं है, अब कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की सिविल लागत के अधीन सुविचारित की गई है।
- (iv). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की सिविल लागत के अधीन पहले सुविचारित क्षेत्र अल्यूमिनेशन के लिए ₹ 46.72 लाख की लागत अब उपस्करों की मानक सूची के अधीन सूचीबद्ध बिजली पावर और कंट्रोल सिविल गियरों की अनुमानित लागत के साथ जोड़ी गई है।
- (v). 2 संख्या हारबर मोबाइल क्रेनों (2 संख्या जलयान अनलोडरों के स्थान पर) की लागत के लिए ₹ 3625.47 लाख की पूर्ववर्ती अनुमानित राशि संशोधित कर ₹ 5891.39 लाख की गई है।
- (vi). वीपीटी ने पहले प्रत्येक रिक्लेमर और स्टेकर की 2 संख्या का प्रस्ताव किया था, जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है। संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने 1 रिक्लेमर और 1 स्टेकर तथा 1 स्टेकर-सह-रिक्लेमर का प्रस्ताव किया था। स्टेकर-सह-रिक्लेमर उपस्कर की मानक सूची में शामिल नहीं है। रिक्लेमरों और स्टेकरों की कुल लागत संशोधित कर ₹ 6117.98 लाख से ₹ 8970.77 लाख की गई है।
- (vii). एक वैगन लोडर की पूर्ववर्ती अनुमानित लागत संशोधित कर ₹ 1699.44 लाख से ₹ 2447.19 लाख की गई है।
- (viii). उपर्युक्त संशोधनों के परिणामस्वरूप, बर्थिंग सेवा, कार्गो प्रहस्तन सेवा और कुल पूंजी लागत पत्तन द्वारा संशोधित किए गए हैं। कुल पूंजी लागत संशोधित कर ₹ 265.52 करोड़ से ₹ 323.18 करोड़ की गई है।
- (ix). प्रचालन लागत का अनुमानन भी संशोधित पूंजी लागत अनुमानन के संदर्भ में संशोधित किया गया है।
- (x). प्रस्ताव बैल्ट कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से उतराई प्रणाली से स्टेकयार्ड तक कार्गो का स्थानांतरण, स्टेकयार्ड में कार्गो की स्टेकिंग और हिटरलैंड के लिए आगे के परिवहन हेतु स्टेकयार्ड से वैगन-लोडर तक कार्गो की रिक्लेमिंग परिकल्पित करता है। पृथक ट्रक लोडर रखने की जरूरत नहीं है क्योंकि कार्गो कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से स्टेकयार्ड में स्थानांतरित किया जाता है। इसलिए, ट्रक-लोडर पर विचार नहीं किया गया है।

प्रस्ताव में परिकल्पित दो हारबर मोबाइल क्रेनों 27,000 टन की परिकल्पित कोयला उतराई की आवश्यकता को पूरा कर सकती है।

- (xi). संशोधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा नीचे दी गई है:-

(₹ लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	कार्गो प्रहस्तन के लिए	बर्थ किराये के लिए
1.	पूंजी लागत		
	(क). सिविल	1292.70	6110.90
	(ख). अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर	23666.67	--
	(ग). विविध	1247.97	--
	कुल प्रचालन लागत	26207.34	6110.90
2.	आरओसीई 16 प्रतिशत	4193.17	977.74
3.	प्रचालन लागत	6692.75	326.32
4.	कुल राजस्व अपेक्षा	10885.92	1304.06

- (xii). निःशुल्क भंडारण अवधि संशोधित कर 10 दिनों से 5 दिन की गई है।

- (xiii). अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क निम्नवत् है:-  
(क). बर्थ किराया प्रभार:

दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग
विदेशगामी दर (रु० में)
0.53

- (ख). स्टीम कोयला प्रहस्तन प्रभार:

नामपद्धति	(दर रुपयों में प्रति टन) विदेशी
प्रहस्तन प्रभार	166.48

- (ग). भंडारण प्रभार (निःशुल्क अवधि के बाद)

- निःशुल्क अवधि : 5 दिन
- निःशुल्क अवधि के बाद रहने वाले कार्गो के लिए भंडारण प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग
1.	पहले 5 दिनों के लिए	1.48
2.	6वें से 10वें दिन	2.22
3.	11वें दिन से आगे	2.96

- (घ). सफाई, धूल निवारण, पर्यावरण आदि सेवाओं को कवर करने के लिए विविध प्रभार रु० 1.70 प्रति टन प्रस्तावित किया गया है।

7. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध है। संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

8. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). प्रस्ताव सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) आधार पर विकसित किए जाने वाले विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में अभियंत्रिकृत टर्मिनल में स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। प्रस्ताव फरवरी 2008 में पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी किए गए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों पर आधारित है।

फरवरी 2008 के महापत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं अगले पांच वर्षों के दौरान विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में स्टीम कोयला प्रहस्तन के लिए बोली लगाई जाने वाली सभी परियोजनाओं पर लागू होंगी। यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी इस स्थिति से भलीभांति परिचित हैं। संयोगवश, दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में यथा विनिर्दिष्ट, अगले पांच वर्षों के लिए टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रशुल्क सीमा की अनुप्रयोज्यता विहित घटक अथवा लागू नज़र नही सेवाएं प्रदान करने के संदर्भ में है। आदेश सं. टीएमपी/58/2008-वीपीटी दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा वीपीटी में हाल ही में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क सीमा कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए सुविधा तालमेल के लिए है। इसके अलावा, दो परियोजनाओं की क्षमताएं भी भिन्न-भिन्न हैं। ऐसी स्थिति में, यह मामला सिर्फ स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए लिया गया है।

- (ii). इस प्रस्ताव पर हुई संयुक्त सुनवाई के बाद, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 24 अप्रैल 2010 द्वारा अपना प्रस्ताव संशोधित किया है जिसमें पूंजी लागत संशोधित कर रु० 323.18 करोड़ की गई है और सर्वोत्तम क्षमता 6.41 मिलियन टन ली गई है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ संशोधित प्रस्ताव दिनांक 24 अप्रैल 2010 इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(iii). वीपीटी ने सामान्य तौर पर अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशानिर्देशों का अनुपालन किया है। कुछ प्रतिमानकों/पैरामीटरों में प्रस्तावित विषयों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में साथ-साथ चर्चा की गई है।

(iv). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

वीपीटी ने अभियंत्रिकृत कोयला प्रहस्तन टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता 6.41 मिलियन टन प्रति वर्ष निर्धारित की है। वीपीटी ने आंतरिक हारबर को 14 मी० डुबाव तक गहरा करना परिकल्पित किया है, जहां स्टीम कोयला प्रहस्तन टर्मिनल विकसित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। यह बताते हुए कि केपसाइज पोतों के लिए 18 मी० डुबाव की आवश्यकता होती है, वीपीटी ने घाट क्षमता का निर्धारण करते समय केपसाइज पोतों का कोई हिस्सा परिकल्पित नहीं किया है। पत्तन ने क्लार्कसन रजिस्टरी के बल्क कैरियर फ्लीट प्रोफाइल के आधार पर पोतों की क्षमता का हिस्सा परिकल्पित किया है।

उत्पादकता के संदर्भ में, दिशानिर्देशों में निर्धारित उतराई प्रतिमानकों के अनुसार हैंडीमेक्स पोतों के लिए 15,000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर पत्तन द्वारा विचार किया गया है जबकि पेनामेक्स पोतों के लिए उतराई प्रतिमानक कार्गो की हल्की प्रकृति उद्धरित करते हुए 35,000 टन प्रतिदिन से कम कर 27,000 टन प्रतिदिन किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि कोयले की कई ग्रेड और श्रेणियां हैं परंतु दिशानिर्देशों के भाग प्रतिमानक कोयले के विभिन्न प्रकारों के लिए भिन्न-भिन्न प्रहस्तन दरें निर्धारित नहीं की गई हैं। कि कोयले की प्रकृति उत्पादकता/प्रहस्तन दर को प्रभावित करेगी इसे इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा वीपीटी के कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला तालमेल के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय स्वीकार किया गया था। उक्त आदेश में, स्टीम कोयले की प्रहस्तन दर 27000 टन प्रतिदिन ली गई थी। यही स्थिति इस मामले में भी बनाए रखी गई है।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:

(i). अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि यार्ड क्षमता विकास के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए गए यार्ड क्षेत्र के लिए निर्धारित की जानी है। वीपीटी ने सुविधा के लिए आर्बिट्रि किए जाने के लिए प्रस्तावित 25 एकड़ क्षेत्र के संदर्भ में यार्ड क्षमता निर्धारित की है। यह उल्लेखनीय है कि यार्ड क्षमता उपलब्ध बैकअप क्षेत्र पर निर्भर है और दिशानिर्देश सुविचारित किए जाने वाले भंडारण क्षेत्र के लिए कोई प्रतिमानक विनिर्दिष्ट नहीं करते हैं।

(ii). स्टेकिंग क्षमता:

अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देश स्टेकिंग कारक प्रतिमानक 3 टन प्रति वर्ग मी० निर्धारित करते हैं। वीपीटी ने स्टीम कोयले के लिए, भार में हल्का और धूलपूर्ण प्रकृति होने की वजह से, 4 टन प्रति वर्ग मी० स्टेकिंग कारक पर विचार किया है। संयोगवश, आदेश सं. टीएमपी/58/2008-वीपीटी दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा वीपीटी में कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण में इस प्राधिकरण ने स्टीम कोयले के लिए वीपीटी द्वारा परिकल्पित 4 टन प्रति वर्ग मी० के स्टेकिंग कारक पर विश्वास किया था। इस विश्लेषण में वीपीटी द्वारा परिकल्पित स्टेकिंग कारक पर बिना किसी संशोधन के विचार किया गया है।

(iii). प्लॉट टर्नओवर:

दिशानिर्देशों में निर्धारित कोयला टर्मिनल के लिए प्लॉट टर्नओवर हेतु प्रतिमानक 12 है। नवम्बर, 2009 के मूल प्रस्ताव में, वीपीटी ने प्रमुख उपयोगकर्ता एजेंसियों में से एक एजेंसी से प्राप्त की गई 10 दिनों की निःशुल्क भंडारण अवधि के आधार पर टर्नओवर अनुपात 30 पर विचार किया है। पत्तन ने एक वर्ष में 330 कार्यदिवस और 10 दिनों का विराम समय परिकल्पित करते हुए अप्रैल 2010 के अपने संशोधित प्रस्ताव में टर्नओवर अनुपात को संशोधित कर 33 किया है। इसे ध्यान में रखते हुए कि वर्ष 2012 तक पत्तन द्वारा विकसित किए जाने के लिए परिकल्पित रेल संपर्कता में सुधार जिससे रेल साइड सेवा में बढ़ोतरी होने की संभावना है और इससे कार्गो की निकासी में बढ़ोतरी और विराम समय में कमी होगी, पत्तन द्वारा परिकल्पित संशोधित टर्नओवर अनुपात पर विचार किया गया है। सर्वोत्तम क्षमता अर्जित करने और घाट तथा यार्ड क्षमताओं के बीच बेमेल से बचने के लिए उपलब्ध भंडारण प्लॉट का तेजी से टर्नअराऊंड जरूरी है।

(iv). ऊपर यथा स्पष्ट स्टेकिंग कारक और टर्नओवर अनुपात को अंगीकृत करते हुए और दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला लागू करते हुए स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए अभियंत्रिकृत टर्मिनल की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 6545616 टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है।

यदि टर्नओवर अनुपात और कार्गो स्टेकिंग कारक पूरी तरह से प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किए जाते हैं तो यार्ड क्षमता संशोधित पैरामीटरों के आधार पर निर्धारित 6.55 एमटीपीए के विपरीत 1.78 मिलियन टन प्रति वर्ष होगी।

(ग). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

अभियंत्रित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना में दो क्षमताओं अर्थात् घाट और यार्ड के कमतर होने की वजह से 6407940 टन प्रतिवर्ष सुविचारित की गई है।

(v). पूंजी लागत:

वीपीटी द्वारा अनुमानित संशोधित पूंजी लागत रु० 323.18 करोड़ है जिसमें से रु० 61.11 करोड़ बर्थिंग गतिविधि और रु० 262.07 करोड़ कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए आबंटनीय है जैसाकि नीचे स्पष्ट किया गया है:—

(क). बर्थिंग गतिविधि:

(i). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बर्थ किराया सेवाओं के लिए पूंजी लागत में बर्थ के निर्माण की लागत और बर्थ के समीप किए गए निकर्षण, यदि कोई हो, की लागत शामिल है। दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं कि पत्तन न्यास के अनुमानों के अनुसार सिविल लागत पर विचार किया जाए।

बर्थ की लागत रु० 53.21 करोड़ अनुमानित की गई है। इसमें ढलान सुरक्षा दीवारों के निर्माण के लिए रु० 3.90 करोड़ की अनुमानित लागत जमा बर्थ जुड़नारों के लिए रु० 1.80 करोड़ शामिल है। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि ढलान सुरक्षा दीवारों का निर्माण और बर्थ जुड़नार बर्थ निर्माण का भाग है।

(ii). वीपीटी ने मै० ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया द्वारा किए गए कार्य के आधार पर रु० 300/घन की इकाई दर अंगीकृत करते हुए बर्थ के समीप निकर्षण के लिए रु० 7.90 करोड़ का अनुमान लगाया है। आदेश सं. टीएमपी/58/2008—वीपीटी दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण संबंधी हाल ही में समाहित कार्यवाहियों में, वीपीटी द्वारा प्रतिवेदित रु० 300 प्रति घन मीटर की इकाई दर पर इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास किया गया था।

(ख). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

(i). सिविल निर्माण लागत:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कोयला टर्मिनल के लिए शामिल सिविल कार्य बृहत् रूप से दर्शाते हैं और पत्तन से अपेक्षा करते हैं कि सिविल लागत का अनुमान लगाया जाए। अनुमानित सिविल लागत में रेल ट्रैकों और वैगन टिपलिंग स्टेशन अथवा डम्पर हाऊसों अथवा मार्शलिंग यार्ड की लागत शामिल की गई है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उसने हाल ही में स्टेकिंग क्षेत्र में पांच रेलवे लाइनें बिछाई हैं जिसका उपयोक्ताओं द्वारा उपयोग किया जा सकता है। इसी प्रकार, बैकअप क्षेत्र के विकास के लिए मौजूदा सिविल ढांचों को नष्ट किए जाने की आवश्यकता है जिसे डम्पर हाऊसों के रूप में उपयोग किया जा सकता है।

वीपीटी ने इस आधार पर सड़कें बिछाने की लागत पर विचार नहीं किया है कि सड़कें पहले से मौजूद हैं और उसने हाल ही में सड़कें बिछाई हैं। दिशानिर्देशों के अनुसार सिविल कार्यों के अधीन सूचीबद्ध मदों में से एक कन्वेयर गेलेरियां हैं। पत्तन ने सिविल कार्यों के अधीन भूमि सुधार की लागत पर विचार किया है और स्पष्ट किया है कि भूमि सुधार में कन्वेयर गेलरी के लिए नींव बिछाने की लागत शामिल है।

(ii). उपस्कर लागत:

(क). प्रहस्तन कोयले के लिए 2 सं. जलयान अनलोडरों की मानक तैनाती के विपरीत, पत्तन ने 100 टन मोबाइल हारबर क्रैन (एचएमसी) की 2 सं. की तैनाती का प्रस्ताव किया है। यह सत्य है कि दिशानिर्देश इस प्राधिकरण को अधिकृत करते हैं कि पत्तन द्वारा भेजे गए कारणों और औचित्य के लिए निर्धारित प्रतिमानक से विपथन

कर सके। प्रस्तावित विपथन के समर्थन में, पत्तन ने यह कहने के अलावा कोई विश्लेषण नहीं भेजा है कि एमएचसी प्रचालनात्मक लचीलापन उपलब्ध करवाएगा।

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में कोयला उतराई टर्मिनल जिसके लिए इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया गया था, पत्तन ने जलयान अनलोडरों की तैनाती का प्रस्ताव किया था। ईक्यू-1ए जोकि थर्मल कोयले और स्टीम कोयले के प्रहस्तन के लिए है, से संबंधित वीपीटी के अपफ्रंट मामले में भी पत्तन ने प्रचालनात्मक लचीलापन के लिए कोई एचएमसी प्रस्तावित नहीं किया है। केवल इस परियोजना के मामले में ही प्रचालनात्मक लचीलापन प्रदान करने के लिए दबावकारी कारण स्पष्ट नहीं किया गया है।

2 एचएमसी की अनुमानित लागत जलयान अनलोडरों की 2 सं. की लागत की तुलना में लगभग ₹0 6.80 करोड़ ज्यादा हैं, जिसकी पूंजी लागत जीसीबी में कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के सेवा प्रदान करने के लिए किसी अन्य परियोजना हेतु वीपीटी द्वारा अनुमानित की गई थी। उपस्कर की उच्चतर पूंजी लागत का पूंजी पर उच्चतर प्रतिलाभ, मूल्यहास, बीमा, आदि के रूप में प्रशुल्क में परिणामी प्रभाव पड़ेगा। इसके अलावा, एमएचसी ईंधन चालित हैं जिसके लिए प्रचालन लागत में ईंधन लागत का पृथक अनुमान दिया गया है। यदि अन्य सुविधाओं के लिए बिजली लागत और एमएचसी के प्रचालन की ईंधन लागत को इकट्ठा किया जाता है, कुल लागत प्रतिवर्ष जलयान अनलोडरों के साथ प्रचालन करने के लिए बिजली लागत के मानक स्तर की अपेक्षा उच्चतर होगी। पूंजी और प्रचालन लागत में वृद्धि और इसलिए, उच्चतर प्रशुल्क कुशलता अथवा प्रहस्तन दर में किसी सुधार के परिणामस्वरूप उच्चतर प्रशुल्क प्रकट नहीं होता है। एमएचसी में भी, पेनामेक्स पोत के प्रहस्तन के लिए प्रहस्तन दर 27000 टन प्रतिदिन की गई है जोकि संयोगवश जीसीबी में सुविचारित जलयान अनलोडरों के साथ प्रहस्तन दर है। इन परिस्थितियों में, इस प्राधिकरण को वीपीटी के प्रस्ताव को स्वीकार करते हुए निर्धारित प्रतिमानक से विपथन करना तर्कसंगत नहीं लगता है। तदनुसार, पत्तन न्यास द्वारा उपलब्ध करवाए गए पूंजी लागत अनुमान दो एमएचसी के स्थान पर 2 जलयान अनलोडरों की पूंजी लागत शामिल करने के लिए संशोधित किए गए हैं। इस प्रयोजन के लिए, वीपीटी द्वारा जीसीबी की अपनी पूर्ववर्ती परियोजना जिसका हमारे द्वारा हाल ही में निपटान किया गया था, के संबंध में वीपीटी द्वारा अनुमानित जलयान अनलोडरों के पूंजी मूल्य पर विश्वास किया गया है।

यह स्वीकार करना होगा कि सुविधा के उपयोक्ता विकसित किए जाने वाले उपस्कर के प्रकार से संबंधित संबद्ध नहीं है। उपयोक्ता उल्लिखित कुशलता स्तर पर उपलब्ध करवाई जाने वाली सेवाओं के लिए अदायगी करते हैं। हालांकि मानक प्रशुल्क परिकलन 2 जलयान अनलोडरों के मानक स्तर पर विचार करता है, परन्तु पत्तन न्यास अथवा प्रचालक की ओर से उसी अथवा बेहतर परिणाम अर्जित करने के लिए किसी अन्य प्रकार का उपस्कर उपलब्ध करवाएगा, ऐसा नहीं देखा जा सकेगा।

(ख). उपस्कर की मानक सूची अन्य उपस्कर में 2 रिक्लेमर और 2 स्टेकर निर्धारित करती है जबकि वीपीटी ने एक रिक्लेमर, एक स्टेकर और एक स्टेकर-सह-रिक्लेमर पर विचार किया है।

विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों के संदर्भ में उपस्कर में भिन्नता केवल एक उपस्कर अर्थात् एक रिक्लेमर-सह-स्टेकर है। पत्तन ने अलग-से एक रिक्लेमर और एक स्टेकर की बजाय एक रिक्लेमर-सह-स्टेकर की तैनाती का प्रस्ताव किया है। इससे पहले, वीपीटी ने कोकिंग कोयले और थर्मल कोयले के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में एक रिक्लेमर और अलग से एक स्टेकर की बजाय एक रिक्लेमर-सह-स्टेकर की तैनाती पर विचार किया था जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/58/2008-वीपीटी दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा विश्वास किया गया था।

- (ग). उपस्कर की मानक सूची अन्य उपस्कर के अंतर्गत एक ट्रक लोडर और दो क्रेन निर्धारित करती है। इन उपस्करों पर पत्तन द्वारा विचार नहीं किया गया है।
- (iii). पत्तन द्वारा तैयार किए गए सिविल और उपस्कर लागत अनुमान किसी आवश्यकता जो अनुमानों, कार्य करार कर और इंजीनियरिंग/पर्यवेक्षण प्रभार में परिकल्पित नहीं की गई है, को ध्यान में रखते हुए आकस्मिकताओं के लिए प्रावधान के साथ है।

वीपीटी द्वारा सुविचारित वैगन लोडर (रु 24.67 करोड़), मेटल डिटेक्टर और धर्मकांटों (रु 0.57 करोड़), वर्कशाप उपस्कर (रु 1.13 करोड़), और बिजली पावर और कंट्रोल सिविल गियरों (रु 3.87 करोड़) की इकाई लागत बजटीय ऑफर द्वारा समर्थित नहीं की गई हैं और, तथापि, वीपीटी द्वारा प्रतिवेदित तत्संबंधी मदों पर विश्वास किया गया है।

बैल्ट कन्वेयरर्स (रु 56.65 करोड़) और पेलोडर्स तथा डोजरों (रु 1.36) की लागत अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश दिनांक 27 नवम्बर 2009 में इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास की गई स्थिति के अनुसार है।

सिविल लागत के मामले में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अनुमान 1 जनवरी 2010 को अद्यतन संशोधनों के साथ वीपीटी दर अनुसूची के आधार पर तैयार किए गए हैं। उन मदों के लिए जहां दर अनुसूची में दरें उपलब्ध नहीं हों, 1 जनवरी 2010 को बाजार दरों में प्रचलित दरों पर विचार किया गया है।

पत्तन द्वारा स्पष्ट किए गए कारणों से, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमानों पर विश्वास करता है। यह उल्लेखनीय है कि किसी भी उपयोक्ता अथवा बोलीदाता ने वीपीटी द्वारा अनुमानित सिविल और उपस्कर लागत पर आपत्ति नहीं उठाई है।

- (iv). वीपीटी ने विविध पूंजी लागत सिविल तथा उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित की है, जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार पाया गया है।
- (v). बर्थ किराया सेवा के लिए रु 61.11 करोड़ और कार्गो प्रहस्तन सेवा के लिए रु 254.93 करोड़ कुल राशि रु 316.04 करोड़ की पूंजी लागत पर विचार किया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पूंजी लागत अनुमान पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित, 1 जनवरी 2010 को दर अनुसूची पर आधारित है।
- (vi). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। तमिल नाडु बिजली बोर्ड ने इस आधार पर प्रतिलाभ को कम कर 12 प्रतिशत करने का अनुरोध किया है कि 16 प्रतिशत प्रतिलाभ बहुत ज्यादा है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण द्वारा आरओसीई बहुत ज्यादा है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण द्वारा आरओसीई की दर की हाल ही में समीक्षा की गई थी और महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए वर्ष 2009-10 हेतु 16 प्रतिशत का आरओसीई अंगीकृत करने का निर्णय किया गया था। इसलिए, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकल्पित किया गया है। यह बर्थ किराया सेवा के लिए रु 9.78 करोड़ और कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए रु 40.79 करोड़ परिगणित होता है।

(vi). प्रचालन लागत:

- (क). दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर के मानक बेड़े के लिए कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बिजली उपभोग 1.40 इकाईयां प्रति टन निर्धारित करते हैं।

एचएमसी और उपस्कर के अन्य घटक की तैनाती के लिए, वीपीटी ने एचएमसी के लिए ईंधन लागत और अन्य उपस्कर के लिए बिजली लागत का अनुमान लगाया है जोकि कुल मिलाकर रु 77.67 लाख परिगणित होता है। इस स्थिति के मद्देनजर कि 2 एचएमसी के स्थान पर प्रतिमानकों के अनुसार 2 जलयान अनलोडरों पर विचार किया गया है, इस विश्लेषण के पूर्ववर्ती हिस्से में उल्लिखित कारणों से, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित 1.40 इकाई प्रति टन के बिजली उपभोग के मानक स्तर पर विचार किया गया है।

वीपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई लागत रु0 6.20 है। कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के लिए नवम्बर 2009 में बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ और लिक्विड कार्गो बर्थ के लिए फरवरी 2009 में पहले निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क में भी, वीपीटी ने बिजली की इकाई दर रु0 6.20 निर्दिष्ट की थी जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था। एचएमसी और उपस्कर के अन्य घटक के लिए वीपीटी द्वारा अनुमानित बिजली और ईंधन की कुल लागत रु0 771.67 लाख की तुलना में बिजली लागत रु0 556.21 लाख परिगणित होता है।

- (ख). प्रतिमानकों के अनुसार, मरम्मतों और अनुसूक्षण की लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर और अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर पर 7 प्रतिशत, बीमा लागत सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर और अन्य व्यय अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।
- (ग). मूल्यहास, दिशानिर्देशों के अनुसार, कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित स्ट्रेट लाइन पद्धति (एसएलएम) के लिए मूल्यहास दरों का अनुसरण करते हुए परिकलित किया जाना चाहिए। परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए एसएलएम के अधीन कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार मूल्यहास सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है।
- (घ). पट्टा किराया 1,01,200 वर्ग मी0 के कुल क्षेत्र के लिए परिकलित किया गया है। वीपीटी ने 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर के आधार पर पट्टा किराये का अनुमान लगाया है। वर्ष 2004-05 से वर्ष 2009-10 तक वर्तमान दर अनुसूची के अनुसार, वार्षिक वृद्धि 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से सुविचारित की गई है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि जोन 1ख में आबंटित (की जाने वाली) भूमि के लिए दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं की गई है, इसलिए इकाई दर जोन 1क जोकि समीपवर्ती है और जोन 1ख के समकक्ष है, के लिए लागू वर्तमान पट्टा किराया पर सुविचारित की गई है।

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के लिए दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए पट्टा किराया तत्संबंधी महापत्तन न्यासां के दरमान में निर्धारित दर के आधार पर अनुमानित किया जाता है। वीपीटी से संबंधित भूमि का पट्टा किराया मार्च 2004 में जारी किए गए भूमि नीति पर सरकारी दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए वर्ष 1998-2003 और 2003-08 के लिए 22 अप्रैल 2008 को इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/41/2005-वीपीटी द्वारा अंतिम बार अनुमोदित किया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया संशोधन के लिए देय है परंतु पत्तन ने महापत्तनों की भूमि नीति पर सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार पट्टा किराये के संशोधन के लिए कोई प्रस्ताव अभी तक दाखिल नहीं किया है। जब तक कोई संशोधन नहीं किया जाता है, वर्तमान दरमान जारी रहेगा।

महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित वर्तमान पट्टा किराये के आधार पर इस मद के अनुमानन की अपेक्षा करने वाले अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विशिष्ट प्रावधान को स्वीकार करते हुए, इस मद के लिए वीपीटी का अनुमान, जोकि वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित जोन-1क और जोन-1ख के लिए लागू अनुमोदित दर का कार्यान्वयन और 2 प्रतिशत की अनुमोदित वार्षिक वृद्धि के साथ वर्ष 2003-08 के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर पर आधारित है, बिना किसी बदलावा के सुविचारित किया गया है।

यदि वर्ष 2008-13 के लिए संशोधित पट्टा किराया प्रस्तावित ईक्यू1 टर्मिनल के लिए आरएफपी के जारी होने से पहले प्रभावी होता है तो पत्तन इस मदके संदर्भ में अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

- (ङ). दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं कि बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की जाए।

वीपीटी ने अनुसूक्षण के लिए 1 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक के अलावा बर्थिंग सेवा की वार्षिक राजस्व अपेक्षा का अनुमान लगाते समय बर्थ के निर्माण और निकर्षण से संबंधित कुल पूंजी लागत पर बीमा 1 प्रतिशत और मूल्यहास 3.34 प्रतिशत की दर से सुविचारित किया है।

हालांकि दिशानिर्देश प्रचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर सीमित करते हैं, परंतु परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवर की अपेक्षा करती है और तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट की वजह से भी मूल्यहासित होगा इससे इंकार नहीं किया जा सकता। अन्य पत्तन न्यासों पर अपफ्रंट बर्थ किराया



निर्धारित करते समय, इस स्थिति को स्वीकार किया गया था और बीमा की लागत तथा मूल्यहास बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए सुविचारित किए गए थे।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय इस मामले में भी बीमा लागत तत्त्व 1 प्रतिशत और मूल्यहास पूंजी लागत के 3.4 प्रतिशत की दर से सुविचारित किए गए हैं। इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों का खंड 3.6 इस प्राधिकरण को व्यय की मद विशेष पर निर्णय लेने का अधिकार देता है जिनके लिए दिशानिर्देशों में प्रतिमानक स्पष्ट नहीं हैं उनके लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा परिकल्पित करते समय समावेशन के लिए विचार करता है।

(vii). वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण का विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार सुविचारित किया गया है। विवरण की प्रति **अनुलग्नक-1** रूप में संलग्न की गई है।

(क). कार्गो प्रहस्तन सेवा से कुल राजस्व अपेक्षा रु0 10395.56 लाख अनुमानित की गई है जोकि रु0 6316.59 की प्रचालन लागत और रु0 4078.97 लाख की पूंजी लागत पर प्रतिलाभ का जोड़ है।

(ख). दिशानिर्देशों के अनुसार, पूर्व-निर्धारित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए कुल राजस्व अपेक्षा का 98 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभार और एक-एक प्रतिशत भंडारण प्रभार और विविध प्रभार में प्रभाजित किया गया है।

(ग). 6407940 टन प्रति वर्ष पर निर्धारित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर, कार्गो प्रहस्तन सेवा से रु0 10395.56 लाख की अनुमानित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए समेकित प्रहस्तन दर रु0 158.98 प्रति टन परिगणित होती है।

वीपीटी के जीसीबी में कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय आदेश दिनांक 27 नवम्बर 2009 में अनुमोदित रु0 131.94 प्रति टन की प्रहस्तन दर की तुलना में, यह प्रकट होता है कि रु0 158.98 प्रति टन की प्रहस्तन दर ज्यादा है। ईक्यू-1 में स्टीम कोयला टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता मुख्यतः कार्गो की प्रकृति की वजह से जीसीबी की सर्वोत्तम क्षमता की तुलना में 3.77 मिलियन टन कम है। पूंजी लागत में कोई आनुपातिक कटौती नहीं है क्योंकि सुविधाओं का यही कॉम्पलीमेंट कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित हैं।

(घ). वीपीटी द्वारा प्रस्तावित समेकित प्रहस्तन प्रभार में स्टेकयार्ड में कार्गो की उत्तराई के लिए प्रभार, भंडारण के बिन्दु तक स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टेकयार्ड से रिक्लेमिंग, घाटशुल्क सहित पोत पर लदाई और जब कभी जरूरी हो लेबर की आपूर्ति और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित की गई सभी अन्य विविध सेवाएं शामिल हैं।

(ङ). वीपीटी ने अनुमान लगाया है कि कुल कार्गो का 23 प्रतिशत विलंबशुल्क आकर्षित करेगा। इसने रु0 1.48 प्रति टन पर प्रथम स्लैब (6वें दिन से 10वें दिन) के लिए दर प्रस्तावित की है। अनुवर्ती स्लैबों के लिए, प्रस्तावित दर तत्संबंधी पूर्ववर्ती स्लैब का 150 प्रतिशत और 133 प्रतिशत है।

वीपीटी द्वारा प्रस्तावित यूनिट भंडारण प्रभार बर्थ में पोत के औसत विराम के लिए 33 और 5 निःशुल्क दिनों और 2.7 दिनों के टर्नओवर अनुपात पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है। तदनुसार, कुल कार्गो का प्रतिशत विलंबशुल्क आकर्षित करेगा जो 30 प्रतिशत होता है और दिनों की औसत संख्या जिसके लिए भंडारण प्रभार अर्जित होगा 3.31 दिन परिगणित किया गया है।

परिणामस्वरूप, प्रथम स्लैब के लिए भंडारण प्रभार रु0 1.61 प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग है। अनुवर्ती स्लैबों के लिए दरें आदेश दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार पूर्ववर्ती स्लैब का दोगुना निर्धारित की गई हैं।

(च). संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, विविध प्रभार के लिए प्रशुल्क सीमा वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित रु0 1.70 की तुलना में रु0 1.62 प्रति टन निर्धारित की गई है। विविध प्रभार में सफाई, धूल निवारण, पर्यावरण सुरक्षा, आदि के लिए प्रभार शामिल है।

- (छ). बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा यथा अनुमानित रु० 1304.06 लाख परिगणित होती है।

सामान्यतः विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित विनियम दर लागू करते हुए रुपया मूल्य को डॉलर में परिवर्तित करते हुए अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित किए गए हैं। यह प्राधिकरण अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ किराये को अंतिम रूप देते समय उल्लिखित कारणों से केवल रुपया रूप में अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार को अनुमोदित करने का निर्णय पहले ही ले चुका है।

वीपीटी ने रु० 0.53 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग पर विदेशगामी पोतों के लिए रुपया रूप में बर्थ किराये का प्रस्ताव किया है। बर्थ किराये पर पहुंचने के लिए वीपीटी द्वारा अनुसरित कार्यपद्धति सामान्य रूप से अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पाई गई है। टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता घाट क्षमता तक सीमित की गई है। तदनुसार, स्टीम कोयला की मात्रा 6407940 टन प्रति वर्ष अर्थात् घाट क्षमता गणना में निर्धारित स्तर पर सुविचारित की गई है। वीपीटी द्वारा यथा प्रेषित स्टीम कोयला लाने वाले हैंडीमेक्स/पेनामेक्स पोतों का प्रतिशत हिस्सा स्टीम कोयला क्षमता के वितरण के लिए आधार रूप में लिया गया है। विदेशगामी पोतों के लिए बर्थ किराया दर रु० 0.527 प्रति जीआरटी प्रति घंटा (गणना अनुलग्नक-1 के हिस्से के रूप में संलग्न की गई है) परिगणित होती है।

- (ज). पत्तन ने 31 मार्च 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 और 6.1.2 के अनुसार बर्थ किराये एवं समेकित प्रहस्तन प्रभार में तटीय पोत/तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। तथापि प्रस्तावित रियायती प्रशुल्क दरों पर पहुंचने के समय ऐसी रियायत स्वीकृत किए जाने के प्रभाव के बारे में विचार नहीं किया गया है। इस बारे में बताए जाने पर, पत्तन ने पुष्टि की है कि कार्गो का तटीय पोत/कार्गो का तटीय संचलन प्रस्तावित कोयला टर्मिनल में परिकल्पित नहीं किया गया है। हालांकि तटीय कार्गो/पोत के लिए रियायती दर निर्धारित करने से राजस्व वसूली पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, परंतु इस संबंध में सरकारी नीति के अनुसार तटीय श्रेणी के लिए रियायती दर निर्धारित की गई है।

- (viii). कुछ समान शब्दावलियों जैसे विदेशगामी पोत, तटीय पोत, दिवस की परिभाषाएं वीपीटी और वीपीटी में प्रचालन कर रहे अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार अपफ्रंट अनुसूची में शामिल की गई है।

- (ix). 2005 के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित वीपीटी द्वारा प्रस्तावित कुछ समान शर्तें जैसे 'उपयोक्ताओं को निजी टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी', 'बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने के चार घंटे बाद रूक जाएगा', 'उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोदभूत नहीं होगा जब प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर सुपुर्दगी/कार्गो के नौभरण की स्थिति में नहीं हो' कोयला टर्मिनल की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई है।

- (x). यह स्वीकार करते हुए कि अब निर्धारित की गई शर्तें 30 वर्षों की समयावधि के लिए लागू होंगी, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए ब्याज की दंडात्मक दर से संबंधित प्रावधान इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक पर निर्धारित की गई है।

9.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी। वर्तमान मामले में, चूंकि अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित पूंजी लागत और प्रचालन लागत की इकाई दर का अनुमानन, वीपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, 1 जनवरी 2010 को है, इसलिए यह उपयुक्त और प्रासंगिक होगा कि प्रतिवर्ष स्वचालित समायोजन के लिए सुविचारित किए जाने वाले आधार डब्ल्यूपीआई का निर्धारण 1 जनवरी 2010 को किया जाए। तदनुसार, प्रस्तावित दरमान में अनुसूची 6 इस स्थिति को दर्शाने के लिए संशोधित की गई है।

9.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालक को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरों और शर्तों के विवरण वाले दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करना होगा।

9.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, स्पष्टीकरणों अथवा दरमान के निर्वर्चन और शर्तों के विवरण के बारे में कोई प्रश्न उठता है तो ऐसा मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालकों पर बाध्यकारी होगा।

9.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाने चाहिए। निजी प्रचालक से उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों तक निष्पादन करे।

9.5. निजी प्रचालक का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जाँच करेगी और अपने निर्णय विशाखापत्तनम पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो विशाखापत्तनम पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई प्रारंभ करेगा।

9.6. टर्मिनल में व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल का प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन शामिल किया जाएगा।

10. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में स्टीम कोयला के प्रहस्तन के लिए अनुलग्नक-II रूप में संलग्न प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/4/143/09-असा.]

अनुलग्नक - I

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के प्रस्तावित ईक्यू-1 बर्थ में कोयला टर्मिनल के लिए अपकृत प्रशुल्क का निरूपण

₹0 लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान
		प्रस्ताव पत्र दिनांक 8 जनवरी 2010 द्वारा	संशोधित प्रस्ताव पत्र दिनांक 14 अप्रैल 2010 द्वारा	यथा संशोधित पत्र दिनांक 24 अप्रैल 2010 द्वारा	
क	सर्वोत्तम क्षमता				
I	सर्वोत्तम घाट क्षमता				
(क)	पोत आकार की हिस्सेदारी				
	कोपसाइज पोतों की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (एस1)	0%	0%	0%	0%
	पेनामेक्सा पोतों की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (80000 डीडब्ल्यूटी तक) (एस2)	84%	84%	84%	84%
	हैडी और हैडीमेक्सा पोतों की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (48000 डीडब्ल्यूटी तक) (एस3)	16%	16%	16%	16%
(ख)	जलयान दिवस आउटपुट (टनों में प्रतिदिन)				
	- कोपसाइज पोत (पी1)	0	0	0	0
	- पेनामेक्सा पोत (पी2)	27000	27000	27000	27000
	- हैडी और हैडीमेक्सा पोत (पी3)	15000	15000	15000	15000
(ग)	घाट क्षमता = $0.7 * ((एस1 * पी1) + (एस2 * पी2) + (एस3 * पी3)) * 365$	6407940	6407940	6407940	6407940
	मिलियन टनों में घाट क्षमता	6.41	6.41	6.41	6.41
II	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता				
(क)	पलान द्वारा उपलब्ध करवाया गया यार्ड क्षेत्र (वर्ग मीटर में) (क)	101200	101200	101200	101200
(ख)	स्टेकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्र (%) (ख)	70%	70%	70%	70%
(ग)	स्टेकिंग मात्रा प्रति वर्ग मीटर (टनों में) (ग)	4.00	4.00	4.00	4.00
(घ)	प्लॉट का वार्षिक टर्नओवर अनुपात (टी)	30	33	33	33
(च)	कुल यार्ड क्षमता (टनों में)	5950560	6545616	6545616	6545616
(च)	कुल यार्ड क्षमता (मिलियन टनों में)	5.95	6.55	6.55	6.55

III	दमिनल की सर्वोत्तम क्षमता - सर्वोत्तम घाट क्षमता और सर्वोत्तम स्टैक यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य (मिलियन टनो में)	5.95	6.41	6.41	6.41
ख	पूँजी लागत				
I	कार्या प्रहस्तन गतिविधि	(₹0 लाखों में)	(₹0 लाखों में)	(₹0 लाखों में)	(₹0 लाखों में)
(क)	सिविल लागत				
	- बर्ध अपरन और पहुँचमार्ग	68.39	68.39	57.21	57.21
	- मंडारण यार्ड, भवन, आपूर्ति और सीवेज	54.85	54.85	54.85	54.85
	- वर्तमान ढोँचे को गिराना और कम्पाउंड दीवार का पुनर्निर्माण	314.29	314.29	314.29	314.29
	- मृगि रुक्षार	--	590.84	673.75	673.75
	- ड्राइव हाऊस और स्थानांतरण हाऊस	--	192.60	192.60	192.60
	- क्षेत्र अल्पमिनेशन	46.72	--	--	--
	उपजोड़ (क)	484.25	1220.97	1292.70	1292.70
(ख)	उपस्कर लागत				
	- हायर मोबाइल जैन 100 टी (2 स)	3625.47	5891.39	5891.39	5211.62
	(प्रतिमानको के अनुसार सीपीटी में जीसीबी के लिए डाल ही में वरिष्ठ आदेश से लिए गए जलयान अनलोड)				
	- रिक्लेमर 2000 टीपीएस (2 स)	3398.88	--	--	--
	- रिक्लेमर 1500 टीपीएस (1 स)	--	3261.79	3261.79	3261.79
	(प्रतिमानक 2 स)				
	- रिक्लेमर 1500 टीपीएस (2सं.)	2719.10	--	--	--
	- स्टेकर 1500 टीपीएस (1 स)	--	2447.19	2447.19	2447.19
	- स्टेकर सह रिक्लेमर 1 स (उपस्कर की मानक सूची में शामिल नहीं है और 1 स रिक्लेमर और 1 सं. स्टेकर के विपरीत प्रस्तावित किया गया है)	--	3261.79	3261.79	3261.79
	- कैगन लोडर 1500 टीपीएस (1 स)	1699.44	2447.19	2447.19	2447.19
	(प्रतिमानक कैगन लोडर और ट्रक लोडर - 1 स प्रत्येक)				
	- बैल्ट कन्वेयर 3000 टीपीएस	5664.79	5664.79	5664.79	5664.79
	- मेटल डिटेक्टर और घर्मेकॉटे	56.65	56.65	56.65	56.65
	- ड्राइव हाऊस और स्थानांतरण हाऊस	192.60	--	--	--
	- पी लोडर और डोजर (2 सं. प्रत्येक)	135.96	135.96	135.96	135.96
	- वकशाय उपस्कर	113.30	113.30	113.30	113.30
	- विद्युत ऊर्जा और कंट्रोल सिस्टम गियर्स	339.89	386.61	386.61	386.61
	उपजोड़ (ख)	17946.08	23666.66	23666.66	22986.89
(ग)	विविधि (क और ख) पर 5 प्रतिशत)	921.52	1244.38	1247.97	1213.98
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागत (क+ख+ग)	19351.85	26132.01	26207.33	25493.57
II	बर्धिंग सेवाओं के लिए पूँजी लागत				
(क)	बर्ध का निर्माण	5200.44	5200.44	4750.08	4750.08
(ख)	इलान सूखा कार्यों का निर्माण	438.48	438.48	390.24	390.24
(ग)	बर्ध जुड़नार	180.30	180.30	180.30	180.30
(घ)	मृगि रुक्षार	590.84	--	--	--
(ङ)	निकर्षण लागत	790.28	790.28	790.28	790.28
	बर्धिंग सेवाओं के लिए कुल पूँजी लागत (क से ङ)	7200.34	6609.50	6110.90	6110.90
III	कुल परियोजना पूँजी लागत (I + II)	26552.19	32741.51	32318.23	31604.47
ग	प्रचालन लागत				
I	कार्या प्रहस्तन गतिविधि	(₹0 लाखों में)	(₹0 लाखों में)	(₹0 लाखों में)	(₹0 लाखों में)
(क)	बिजली लागत (112 इकाईया प्रति टन ₹0 820/इकाई की दर से)	258.25	444.97	444.97	556.21
	(प्रतिमानक 14 इकाईया प्रति टन)				
(ख)	इंधन लागत (6120 घंटे x 70 लि X 38.90)	249.00	326.70	326.70	0.00
	(मानक लागत में - जलयान अनलोडर की बजाय हायर मोबाइल जैनो के उपयोग करके परिकल्पित करता प्रस्ताव रूप में सुविधाहित)				
(ग)	मरम्मत और अनुस्क्षण				
	- सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य पर 1 प्रतिशत)	4.84	12.21	12.93	12.93
	- पुजो सहित अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर (अभियांत्रिक और बिजली कार्य पर 7 प्रतिशत)	1256.23	1656.67	1656.67	1609.08
(घ)	मीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)	193.52	261.32	262.07	254.94
(ङ)	मूल्यह्रास				
	- सिविल ढोँचे (@ 3.34%)	16.17	40.78	43.18	43.18
	- अभियांत्रिक और बिजली (@ 10.34%)	1855.62	2447.13	2447.13	2376.84
(ज)	लाइसेंस शुल्क	188.73	188.73	188.73	188.73
(झ)	वैतन और उपरिचयों के लिए अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 5 प्रतिशत)	967.59	1306.60	1310.37	1274.68
	कुल प्रचालन लागत	4989.95	6685.11	6692.75	6316.59

घा	राजस्व अपेक्षा और प्रस्तावित प्रशुल्क				
I	कामी प्रहस्तन प्रसार				
(क)	राजस्व अपेक्षा				
	(i) कुल प्रचालन लागत	4989.95	6685.11	6692.75	6316.59
	(ii) नियोजित पूँजी पर प्रतिलाल @ 16%	3096.30	4181.12	4193.17	4078.97
	(iii) कामी प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	8086.25	10866.23	10885.92	10395.56
(ख)	राजस्व अपेक्षा का प्रमाजन				
	(i) कोयला प्रहस्तन प्रसार (एआरआर के 98 प्रतिशत)	7924.53	10648.91	10668.20	10187.65
	(ii) मंडारण प्रसार (एआरआर का 1 प्रतिशत)	80.86	108.66	108.86	103.96
	(iii) विविध प्रसार (एआरआर का 1 प्रतिशत)	80.86	108.66	108.86	103.96
	(iv) कामी प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	8086.25	10866.23	10885.92	10395.57
(ग)	प्रस्तावित प्रशुल्क प्रति टन दर				
	(i) कोयला प्रहस्तन प्रसार (समीकित)				
	- राजस्व अपेक्षा (रु० लाखों में)	7924.53	10648.91	10668.20	10187.65
	- क्षमता (मिलियन टन प्रतिवर्ष)	5.95	6.41	6.41	6.41
	समीकित प्रहस्तन प्रसार — कामी वार (विदेशी)	133.17	166.18	166.48	158.98
	(ii) मंडारण प्रसार				
	- राजस्व अपेक्षा (रु० लाखों में)	80.86	108.66	108.86	103.96
	- मंडारण प्रसार आकर्षित करने वाले कामी का प्रतिशत	17%	23%	23%	30%
	- मंडारण प्रसार अदा करने की समायोज्य वाला कामी (लाख टन)	10.12	14.74	14.74	19.22
	- नि शुल्क अवधि	10 दिन	5 दिन	5 दिन	5 दिन
	- मंडारण प्रसार (नि शुल्क अवधि के बाद)	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग
	- प्रथम पांच दिन	1.60	1.48	1.48	1.61
	- 6वें दिन से 10वें दिन	3.20	2.22	2.22	3.22
	- 11वें दिन से आगे	6.40	2.96	2.96	6.44
	(iii) विविध प्रसार				
	- राजस्व अपेक्षा (रु० लाखों में)	80.86	108.66	108.86	103.96
	- क्षमता (मिलियन टन प्रतिवर्ष)	5.95	6.41	6.41	6.41
	- विविध प्रसार प्रति टन	1.36	1.70	1.70	1.62
II	बर्थ किराया प्रसार				
(क)	राजस्व अपेक्षा	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)
	(i) मरम्मत और अनुस्थापन प्रसार बर्थ के लिए पूँजी लागत पर 1 प्रतिशत)	72.00	66.10	61.11	61.11
	(ii) मूल्यह्रास (@ 3.34%)	240.49	220.76	204.10	204.10
	(iii) बीमा (बर्थ किराया सेवा के लिए कुल लागत पर 1 प्रतिशत)	72.00	66.10	61.11	61.11
	उपजोड़ (क)	384.49	352.96	326.32	326.32
(ख)	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाल @ 16%	1152.05	1057.52	977.74	977.74
(ग)	बर्हिग सेवाओं से कुल राजस्व अपेक्षा (क + ख)	1536.54	1410.48	1304.06	1304.06
(घ)	बर्थ किराया प्रसार				
	विदेशगामी पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घण्टा) रु० में	0.67	0.57	0.53	0.527
	राष्ट्रीय पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घण्टा) रु० में	0.40	0.34	0.32	0.316

## बर्थ किराया परिकल्पन

पत्र दिनांक 8 जनवरी 2010 द्वारा वीपीटी द्वारा प्रेषित

क्र.सं.	विवरण	इकाई	ईड और ईडीमैक्स	पेनाल्टी	जोड़
i.	औसत डीडब्ल्यूटी	टन	40000	80000	
ii.	अनुपात	%	16%	84%	100%
iii.	जलयान दिवस आउटपुट	टन प्रतिदिन	15000	27000	
iv.	औसत जीआरटी	टन	22000	44000	
v.	औसत पार्सल आकार	टन	36000	72000	
vi.	प्रहसित किए जाने के लिए रत्नावित टनभार	टन	952090	4998470	5950560
vii.	बर्थ दिवसों की औसत सं (vi / iii)		63.00	185.00	248
viii.	बर्थ घटो की सं (24 x (vii))	घटे	1512	4440	5952
ix.	पोलो की रत्नावित संख्या (vi/iv)	पोलो की सं	28	69	85
x.	कुल जीआरटी घटे	टन घटे	33264000	195360000	228824000
xi.	राजस्व अपेक्षा	रु० लाखों में			1536.54
xii.	बर्थ किराया - विदेशगामी पोत (xi / x)	रु० प्रति जीआरटी प्रति घटा अथवा उसका भाग			0.67

वीपीटी द्वारा पत्र दिनांक 14 अप्रैल 2010 द्वारा प्रेषित

क्र.सं.	विवरण	इकाई	ईड और ईडीमैक्स	पेनाल्टी	जोड़
i.	औसत डीडब्ल्यूटी	टन	40000	80000	
ii.	अनुपात	%	16%	84%	100%
iii.	जलयान दिवस आउटपुट	टन प्रतिदिन	15000	27000	
iv.	औसत जीआरटी	टन	22000	44000	
v.	औसत पार्सल आकार	टन	36000	72000	
vi.	प्रहसित किए जाने के लिए रत्नावित टनभार	टन	1025270	5382670	6407940
vii.	बर्थ दिवसों की औसत सं (vi / iii)		68.00	199.00	267
viii.	बर्थ घटो की सं (24 x (vii))	घटे	1632	4776	6408
ix.	पोलो की रत्नावित संख्या (vi/iv)	पोलो की सं	28	75	103
x.	कुल जीआरटी घटे	टन घटे	35904000	210144000	246048000
xi.	राजस्व अपेक्षा	रु० लाखों में			1410.48
xii.	बर्थ किराया - विदेशगामी पोत (xi / x)	रु० प्रति जीआरटी प्रति घटा अथवा उसका भाग			0.57

वीपीटी द्वारा पत्र दिनांक 24 अप्रैल 2010 द्वारा प्रेषित

क्र.सं.	विवरण	इकाई	ईड और ईडीमैक्स	पेनाल्टी	जोड़
i.	औसत डीडब्ल्यूटी	टन	40000	80000	
ii.	अनुपात	%	16%	84%	100%
iii.	जलयान दिवस आउटपुट	टन प्रतिदिन	15000	27000	
iv.	औसत जीआरटी	टन	22000	44000	
v.	औसत पार्सल आकार	टन	36000	72000	
vi.	प्रहसित किए जाने के लिए रत्नावित टनभार	टन	1025270	5382670	6407940
vii.	बर्थ दिवसों की औसत सं (vi / iii)		68.00	199.00	267
viii.	बर्थ घटो की सं (24 x (vii))	घटे	1632	4776	6408
ix.	पोलो की रत्नावित संख्या (vi/iv)	पोलो की सं	28	75	103
x.	कुल जीआरटी घटे	टन घटे	35904000	210144000	246048000
xi.	राजस्व अपेक्षा	रु० लाखों में			1304.06
xii.	बर्थ किराया - विदेशगामी पोत (xi / x)	रु० प्रति जीआरटी प्रति घटा अथवा उसका भाग			0.53

टीएएमपी द्वारा सशोधित गणना

क्र.सं.	विवरण	इकाई	ईड और ईडीमैक्स	पेनाल्टी	जोड़
i.	औसत डीडब्ल्यूटी	टन	40000	80000	
ii.	अनुपात	%	16%	84%	100%
iii.	जलयान दिवस आउटपुट	टन प्रतिदिन	15000	27000	
iv.	औसत जीआरटी	टन	22000	44000	
v.	औसत पार्सल आकार	टन	36000	72000	
vi.	प्रहसित किए जाने के लिए रत्नावित टनभार	टन	613200	5794740	6407940.00
vii.	बर्थ दिवसों की औसत सं (vi / iii)		41	214	255
viii.	बर्थ घटो की सं (24 x (vii))	घटे	984	5136	6120
ix.	पोलो की रत्नावित संख्या (vi/iv)	पोलो की सं	17	80	97
x.	कुल जीआरटी घटे	टन घटे	21648000	225984000	247632000
xi.	राजस्व अपेक्षा	रु० लाखों में			1304.06
xii.	बर्थ किराया - विदेशगामी पोत (xi / x)	रु० प्रति जीआरटी प्रति घटा अथवा उसका भाग			0.527

## विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

डीबीएफओटी आधार पर आंतरिक हारबर में पूर्व घाट 1 बर्थ में स्टीम कोयला के अभियंत्रिकृत प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

## 1.1. परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:—

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). "दिवस" का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।

## 1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा; और, इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii). (क). सभी तटीय कंटेनरों के लिए बर्थ किराया प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।  
(ख). पीओएल सहित कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं तथा ताप कोयले से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।  
(ग). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रामाण्य होंगी।  
(घ). विदेशी पत्तन से कार्गो जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार प्रामाण्य होंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (iii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:  
(क). उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी तरह, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।  
(ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय-समय पर घोषित प्रधार उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।  
(ग). वापसियों पर विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।  
(घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (iv). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा मापन की गणना करते हुए, 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 और अधिक के दशमलव एक इकाई माने जाएंगे, सिवाय इसके जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (v). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vi). (क). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।  
(ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हैं।  
(ग). तथापि, टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरें और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के

कार्यान्वयन पर शासित शर्तों में कोई और बदलाव किए जाने की अधिसूचना देते रहना होगा परंतु नई निर्धारित दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

- (vii). उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

## 2. बर्थ किराया प्रभार:

क्र. सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (रु० में)	तटीय पोत (रु० में)
1.	पोत	0.527	0.316

### टिप्पणियाँ:

- बर्थ किराये की अवधि पोत के बर्थ अभिग्रहण करने से बर्थ को खाली करने तक परिगणित की जाएगी।
- बर्थ किराये में बर्थ में प्रदत्त सेवाओं जैसे बर्थ का अभिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, अग्नि निगरानी आदि के लिए प्रभार शामिल हैं।
- उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार नहीं होगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से लगातार एक घंटा अथवा अधिक समय तक इसके बर्थों पर निष्क्रिय रहते हैं।
- (क). बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद रूक जाएगा।  
(ख). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय स्थितियों के लिए अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान की प्रतीक्षा अवधि के अलावा होगा।  
(ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभाटीय और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देगा।
- दंडात्मक बर्थ किराया झूठे सिग्नल के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष होगा।  
“झूठा सिग्नल” तब होगा जब पोत तैयार होने का सिग्नल देता है और तब भी पाइलट के लिए मॉग करता है जब इंजन के तैयार नहीं अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं करने अथवा पोतों पर आरोप्य किसी अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। यह अपक्षीय ज्वारभाटा, रात्रि नेविगेशन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसमीय परिस्थितियों के कारण नौचालन करने में समर्थ नहीं होता है तब तैयार होने का सिग्नल देने के अलावा है।

## 3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	घटक	इकाई	दर रुपयों में	
			विदेशी	तटीय
(ख).	स्टीम कोयला	प्रति मीट्रिक टन	158.98	95.39

### टिप्पणी:

उपर्युक्त निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों में पोत से कार्गो की उतराई और उसका भंडारण के बिन्दु तक स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टेकयार्ड से रिक्लेमिंग और रेलवे वैगनों पर लदाई के लिए समेकित प्रभार है। इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जहां कहीं जरूरी हो और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार शामिल हैं।

## 4. भंडारण प्रभार:

5 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद स्टेक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे—

(दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्र. सं.	घटक	निःशुल्क अवधि के बाद रहने वाले शेष कार्गो के लिए प्रथम 5 दिनों हेतु दर	शेष कार्गो के लिए 6वें दिन से 10वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11वें दिन से आगे के लिए दर
1.	स्टीम कोयला	1.61	3.22	6.44



**टिप्पणियां:**

- (i). 5 निःशुल्क दिवस स्वीकृत किए जाएंगे। निःशुल्क अवधि पोत कार्गो की पूर्ण उतराई के अगले दिन से शुरू होगी। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). भंडारण प्रभार निर्धारित निःशुल्क दिवसों के बाद कार्गो के विराम के लिए टर्मिनल के गैर-कार्यदिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होंगे।
- (iii). उस अवधि के लिए कार्गो पर भंडारण प्रभार प्रोदभूत नहीं होंगे जिस दौरान उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर प्रचालक प्रचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से टर्मिनल प्रचालक कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।

**5. विविध प्रभार:**

निम्नलिखित विविध प्रभार प्रहस्तित स्टीम कोयला के लिए लागू है:-

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रु में)
(i).	सफाई, धूल निवारण और पर्यावरण आदि के लिए प्रभार।	1.62

**6. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) के लिए सामान्य टिप्पणी:**

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

\* \* \* \*

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

Mumbai, the 16th June, 2010

**No. TAMP/54/2009-VPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust for setting upfront tariff for handling Steam Coal in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc., dated 26 February, 2008 as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**

**Case No. TAMP/54/2009-VPT**

**Visakhapatnam Port Trust**

-----

**Applicant**

**ORDER**

(Passed on this 4th day of May, 2010)

The Visakhapatnam Port Trust (VPT) had vide its letter dated 26 November 2009 filed a proposal for setting upfront tariff for mechanised terminal for handling steam coal at East Quay 1 on Design, Built, Finance, Operate, and Transfer (DBFOT) basis in pursuance of the

guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports Trusts vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008. The upfront tariff proposal filed by the VPT did not provide the requisite details / documents like physical features of the proposed facility, reasons for deviation from the norms prescribed in the guidelines with reference to stacking factor, turnover ratio, basis of adopting the share of capacity of different sizes of vessels in the capacity calculation, draft proposed Scale of Rates and copy of Feasibility Report. In view of the gaps noticed, the proposal was returned to VPT vide our letter dated 4 December 2009 with an advice to furnish a comprehensive proposal.

2. The comprehensive proposal filed by the VPT vide its letter dated 6 January 2010 was not accompanied with the list of users/ short listed bidders or prospective applicants to be consulted in this case despite pointing out this requirement. After reminding again vide our letter dated 14 January 2010, the VPT vide its letter dated 19 January 2010 and 22 January 2010 forwarded a list of users / user organisations / bidders.

3. The salient points of the proposal are as given below:

(i). The port proposes to develop an integrated mechanised terminal for handling steam coal (unloading operations) on DBFOT basis by replacing the existing East Quay-1 berth and part of East Quay-2 berth.

(ii). Physical features:

- |      |                              |     |  |
|------|------------------------------|-----|--|
| (a). | Length of the proposed berth | --- | 280 m.   |
| (b). | Apron width                  | --- | 22.5 m.  |
| (c). | Draft                        | --- | To cater to 14 mtrs. draft vessels in stages duly synchronizing with deepening plans of VPT. |
| (d). | Storage area                 | --- | 25 acres   |

(iii). Capacity of the terminal:

(a). The optimal quay capacity is assessed at 6.40 Million Tonnes Per Annum (MTPA) adopting the following parameters:

- The percentage share of capacity of handy & handy max and panamax vessels is considered at 16% and 84% respectively.
- The ship day output for handy & handy max vessel is adopted at 15000 Tonnes Per Day (TPD) as per the norm prescribed. The output norm for panamax vessel is considered at 27000 TPD as against the unloading norm of 35000 TPD prescribed in the guidelines for coal.

In this connection the port has submitted that output norm of 27000 TPD is considered as the cargo proposed to be handled is light in weight and dusty without inherent moisture. It has

reported that the same norm was also adopted in the upfront tariff for steam coal at GCB project which was approved by the Authority.

- (b). The optimal stackyard capacity is assessed at 5.95 MTPA adopting the following parameters:

- The yard capacity is assessed with reference to 25 acres of area proposed to be allotted for stacking (i.e. 101200 sq. m., after conversion).
- For assessing the stackyard capacity, the port has proposed to deviate from the norms prescribed in the guidelines with respect to the stacking capacity per sq. m. and turnover ratio. The stacking quantity is considered at 4 tonnes per sq. m. as against the prescribed norm of 3 tonnes per sq. m. The stacking factor of 4 tonnes per sq. m. is based on stack height of 5 m. as ascertained from one of the importers of steam coal. The deviation from the guideline is justified on the ground that steam coal is light in weight and dusty without inherent moisture.
- The guideline prescribes turnover ratio of 12 in a year reckoning free storage period of 25 days. Based on the position ascertained from one of the prime user agencies, the port has assumed that free storage period of 10 days would be reasonable and accordingly turnover ratio is considered as 30.

- (c). Accordingly, the capacity of the terminal is assessed at 5.95 MTPA being the lower value of the optimal quay capacity and the optimal stackyard capacity.

- (iv). Capital cost:

- (a). The capital cost of the project is estimated at Rs.26552.16 lakhs. The break up of the capital cost for cargo handling and berthing activity is tabulated below:

		(Rs. in lakhs)	
Sl. No.	Group	Amount	
(i).	<b>Cargo handling activity</b>		
	(1). Civil construction cost	484.23	
	(2). Coal handling equipment	17946.08	
	(3). Miscellaneous (5% of civil & handling equipment cost)	921.52	
	<b>Total</b>	<b>19351.83</b>	
(ii).	<b>Berthing activity</b>		
	(1). Cost of construction of berth	5200.44	
	(2). Construction of Slope protection works	438.47	
	(3). Berth fixtures	180.29	
	(4). Ground Improvement	590.84	
	(5). Cost of dredging alongside the berth	790.29	
	<b>Total</b>	<b>7200.33</b>	
	<b>Total project cost</b>	<b>26552.16</b>	

In respect of fleet of equipment, the following deviations are noticed with reference to the norms for coal handling prescribed in the upfront tariff guidelines of February 2008:

- VPT has considered two numbers of 100 tonnes Harbour Mobile Cranes instead of two ship unloaders.
  - The port has not considered 1 no. truck loader.
  - It has not considered two cranes.
- (b). The VPT has stated that the estimates are prepared based on the VPT schedule of rates applicable from 1 June 2008 and the Rate analysis prepared in VPT schedule of rates of 1 June 2008 and with latest amendment no.2 effective from 1 January 2009 and prevailing market rates / quotations for items where rates are not applicable in VPT in respect of civil works. The cost of dredging is worked out based on the Rs.300/cum done by M/s.DCI.
- (v). Operating cost:
- (a). The operating cost is estimated at Rs.4989.93 lakhs generally following the norms prescribed in the guidelines except for estimation of power and fuel cost.
  - (b). In view of deployment of 2 HMCs, fuel cost is estimated assuming consumption at 83 ltrs. per hour for 4000 hours per year for one crane. The port has stated that 4000 hours is considered based on the working hours as per norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo berth. The unit rate of fuel is considered as Rs.37.50 per litre.
  - (c). In view of estimating the fuel cost for HMC separately, the power cost is estimated assuming the consumption at 50% of the norm prescribed in the guidelines i.e. 50% of 1.4 unit / tonne = 0.7 unit / tonne.
- (vi). The Return on Capital Employed (ROCE) is computed at 16% on the estimated capital cost.
- (vii). Annual Revenue Requirement:

The estimated annual revenue requirement is as below:

		(Rs. in lakhs)
Sl. No.	Particulars	Amount
1.	Total annual operating cost	4989.93
2.	ROCE (16% on Rs.19351.83 lakhs)	3096.29
<b>ANNUAL REVENUE REQUIREMENT</b>		<b>8086.22</b>

- (viii). The revenue requirement is apportioned to various tariff groups as per the norms prescribed in the guidelines as given below:

Sl. No.	Particulars	Rs. in lakhs
1.	Handling charges (98%)	7924.50
2.	Storage charges (1%)	80.86
3.	Miscellaneous charges (1%)	80.86

- (ix). The handling charges is derived so as to recover the estimated revenue requirement from the handling charges from the optimal capacity of the terminal assessed at 5.95 MTPA. The port envisages to handle foreign cargo only.

- (x). Storage charge is estimated assuming 17% of cargo capacity will attract storage charges beyond 10 days free period proposed.

(xi). **Berth hire**

- (a). The operating cost for berth hire services is estimated at Rs.384.49 lakhs. The operating cost reckons repairs & maintenance and insurance at 1% each on the total capital cost of berth and depreciation as per the Companies Act.

(b). **Annual Revenue Requirement:**

The estimated annual revenue requirement from berth hire is assessed as below:

		(Rs. in lakhs)
Sl. No.	Particulars	Amount
1.	Total annual operating cost	384.49
2.	ROCE (16% on Rs.7200.33 lakhs)	1152.05
	<b>ANNUAL REVENUE REQUIREMENT</b>	<b>1536.54</b>

- (xii). To summarise, upfront tariff cap proposed by the port is given below:

(a). **Berth hire:**

Rate per GRT per hour or part thereof	
Foreign going vessel (in Re)	Coastal vessel (in Re)
0.672	0.403

(b). **Cargo handling charges:**

(Rate per metric tonne)

Sl. No.	Commodity	Rate in Rupees	
		Foreign	Coastal
1.	Steam coal	133.18	79.91

(c). **Storage charges (beyond free period)**

➤ Free period: 10 days

(Rate in Rs. per tonne per day or part thereof)

Sl. No	Commodity	Rate for first 5 days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for 6 <sup>th</sup> day to 10 <sup>th</sup> day for the balance cargo	Rate for 11 <sup>th</sup> day onwards for the balance cargo
1.	Steam coal	1.60	3.20	6.40

- (d). Miscellaneous charges for sweeping, dust suppression, environment, etc. – Rs.1.36 / tonne.

4. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 6 January 2010 received from the VPT was circulated to the concerned users / organisation bodies and RFQ applicants, as per the list provided by the VPT seeking their comments. The Steel Authority of India Limited has stated that they do not handle any Steam Coal and hence have no comments to offer. The SEW-PSRB Consortium is not interested in the subject matter. We have not received any comments from any other users / user associations and RFQ applicants other than the two organisations mentioned above.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested to furnish information/clarifications on various points vide our letter dated 12 March 2010. The VPT vide its e-mail dated 14 April 2010 has furnished its reply. A summary of the queries raised and the clarifications furnished by the VPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply of VPT																														
(i).	Average GRT, parcel size of steam coal vessels handled at the port as well as at the private terminal operator Vizag Seaport Private Limited during the last three years 2006-07 to 2008-09 to be furnished.	<p>Details are furnished below:</p> <table><tr><th rowspan="2">Cargo</th><th colspan="2">Handled by Port</th><th colspan="2">Handled by Vizag Seaport Private Limited</th></tr><tr><th>Average GRT</th><th>Average Parcel</th><th>Average GRT</th><th>Average Parcel</th></tr><tr><td>Steam coal</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2006-07</td><td>29420</td><td>41118</td><td>26059</td><td>32236</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>30827</td><td>40565</td><td>27790</td><td>35577</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>28646</td><td>45839</td><td>28162</td><td>35222</td></tr></table>	Cargo	Handled by Port		Handled by Vizag Seaport Private Limited		Average GRT	Average Parcel	Average GRT	Average Parcel	Steam coal					2006-07	29420	41118	26059	32236	2007-08	30827	40565	27790	35577	2008-09	28646	45839	28162	35222	
Cargo	Handled by Port			Handled by Vizag Seaport Private Limited																												
	Average GRT	Average Parcel	Average GRT	Average Parcel																												
Steam coal																																
2006-07	29420	41118	26059	32236																												
2007-08	30827	40565	27790	35577																												
2008-09	28646	45839	28162	35222																												
(ii).	<p><u>Capacity:</u></p> <p>(a). The port has not assumed any share of capesize vessel while assessing the quay capacity. Bearing in mind that the upfront tariff to be fixed is for time horizon 30 years and also the deepening projects envisaged by the port now and in future, VPT to confirm that no capesize vessels are expected to be handled during the 30 years project period.</p> <p>(b). Based on the steam coal vessels handled at its port and also at the private terminal operator i.e. Vizag Seaport Private Limited during the last three years and considering the increased draft envisaged in the proposal, the share of vessel distribution pattern assumed in the upfront tariff calculation to be justified.</p> <p>(c). The port has considered two numbers of Harbour Mobile Cranes instead of 2 ship unloaders prescribed in the guidelines. Productivity rate as per the unloading norms prescribed in the guidelines for handymax is considered whereas unloading norm for panamax is scaled down citing the light nature of cargo. The reason why only for panamax vessel, the unloading norms prescribed in the guidelines should be scaled down is not explained. The port has also not explained the reasons for opting for MHC instead of unloaders. No distinctive advantage in terms of productivity or saving in capital cost is envisaged due to the proposed deviation from the normative equipment.</p>	<p>Development of EQ-1 berth is planned at inner harbour of Visakhapatnam Port. The deepening of inner harbour from the existing 11 m. draft to 14 m. is planned in two phases and with that the inner harbour can accommodate panamax vessels. Cape size vessels which require 18 m. draft can not be handled at inner harbour.</p> <p>The vessel distribution pattern is assumed basing on the bulk carrier fleet profile of Clarkson Register (January 2008) for handymax and panamax vessels which is as follows:</p> <table><tr><th>DWT</th><th>No. of vessels</th><th>Percentage share</th></tr><tr><td><b>Handymax</b></td><td></td><td></td></tr><tr><td>40000 – 45000</td><td>472</td><td>16</td></tr><tr><td><b>Panamax</b></td><td></td><td></td></tr><tr><td>45000 – 50000</td><td>500</td><td></td></tr><tr><td>50000 – 60000</td><td>620</td><td></td></tr><tr><td>60000 – 70000</td><td>445</td><td></td></tr><tr><td>70000 – 80000</td><td>876</td><td></td></tr><tr><td><b>Total panamax</b></td><td><b>2441</b></td><td><b>84</b></td></tr><tr><td><b>Total No. of vessels</b></td><td><b>2913</b></td><td><b>100</b></td></tr></table> <p>The reason for reckoning lower productivity rate is keeping in view the nature of the cargo (steam coal) being light in weight without inherent moisture due to which grab pick up will be relatively low. It requires frequent sprinkling of water while discharging as well as transporting to stack yards and loading into wagons which will also affect the handling rate. Further, emission of dust while unloading is high due to which there will be restriction in discharge rate to contain pollution. The norm of 27000 TPD for steam coal for panamax vessels has been accepted by TAMP in GCB mechanization proposal. TAMP's observation with respect to handling rate of handymax vessels of 15000 TPD has been reviewed and norm of TAMP has been considered reasonable. Hence, 15000 TPD has been adopted.</p>	DWT	No. of vessels	Percentage share	<b>Handymax</b>			40000 – 45000	472	16	<b>Panamax</b>			45000 – 50000	500		50000 – 60000	620		60000 – 70000	445		70000 – 80000	876		<b>Total panamax</b>	<b>2441</b>	<b>84</b>	<b>Total No. of vessels</b>	<b>2913</b>	<b>100</b>
DWT	No. of vessels	Percentage share																														
<b>Handymax</b>																																
40000 – 45000	472	16																														
<b>Panamax</b>																																
45000 – 50000	500																															
50000 – 60000	620																															
60000 – 70000	445																															
70000 – 80000	876																															
<b>Total panamax</b>	<b>2441</b>	<b>84</b>																														
<b>Total No. of vessels</b>	<b>2913</b>	<b>100</b>																														

		The reason for considering HMC instead of unloaders is keeping in view the mobility and operational flexibility particularly for unloading operations.																																													
(iii).	<p><b>Capital Cost:</b></p> <p>(a). The capital cost estimates are based on the Schedule of Rates applicable from 1 June 2008 with amendment effected from 1 January 2009 and for other items for which rates are not available, the prevailing market rate are adopted. The estimates of capital cost based on the prevailing market to be updated.</p> <p>(b). Despite specific advice, port has not furnished documentary support of unit rate adopted in the estimation of civil and equipment cost. The project Feasibility Report does not contain documents validating the estimates. Copies of supporting documents/ calculation/ rate analysis/ budgetary quotations, market rates to justify the estimates of both civil and equipment cost to be furnished.</p> <p>(c). The basis of estimating the capital cost towards berth apron and approach at Rs.68.38 lakhs to be explained.</p>	<p>The capital cost estimates furnished for civil works are based on the schedule of rates with latest amendments as on 1<sup>st</sup> January 2010. For the items which are not available in SR, the prevailing market rates as on January 2010 haven been adopted. As far as mechanical works is concerned, the costs are updated based on the recent budgetary offer obtained from M/s.Sandvic Asia Pvt. Ltd. (Ship loader, Stacker, Reclaimers) and M/s.Liebherr India Pvt. Ltd. (HMC). (VPT has furnished a copy each of budgetary offer dated 7 April 2010 and 8 April 2010.)</p> <p>The documentary support of unit rates adopted in the estimation of civil costs and copies of supporting documents / calculation / rate analysis / budgetary quotations, market rates to justify the estimates of civil costs are enclosed. The documentary support furnished by VPT is only a statement showing capital cost estimates. Proof for unit rate adopted is not furnished by the port.</p> <p>Berth Apron and Approach comprises of the strengthening part of berth apron as well as approaches which include laying of hard surfacing enabling unhindered cargo handling activity at the approaches as well as berth location. All these activities are identified and worked out under the head as indicated below for the base cost of Rs.60.36 lakhs:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Description</th><th>Quantity</th><th>Rate</th><th>Total</th></tr><tr><td>01.</td><td>Earth work in excavation over areas</td><td>510 m<sup>3</sup></td><td>93.60</td><td>47,736</td></tr><tr><td>02.</td><td>Supplying and filling with gravel/morun</td><td>638 m<sup>3</sup></td><td>447.45</td><td>2,85,473</td></tr><tr><td>03.</td><td>Transportation of debris/excavated earth up to a lead of 11 KM.</td><td>510 m<sup>3</sup></td><td>163.57</td><td>8,34,207</td></tr><tr><td>04.</td><td>Providing sub-base 300 mm thick with morun/gravel</td><td>764 m<sup>3</sup></td><td>769.50</td><td>5,87,898</td></tr><tr><td>05.</td><td>Providing and laying Water bound macadam 225 mm thick</td><td>574 m<sup>3</sup></td><td>1344.20</td><td>7,71,571</td></tr><tr><td>06.</td><td>Supplying and laying of high strength M-50 grade precast blocks 200x100x100mm</td><td>2548 m<sup>3</sup></td><td>824.90</td><td>21,01,845</td></tr><tr><td colspan="4">Total for berth length of 215 mts.</td><td>46,34,730</td></tr><tr><td colspan="4">Total for berth length of 280 mts.</td><td>66,35,927 or say 60.35 lakhs</td></tr></table> <p>When 3% contingencies, 7% project supervising charge and 2.8% work contract tax are added, the unit cost works out to Rs.68.38 lakhs.</p>	Sl. No.	Description	Quantity	Rate	Total	01.	Earth work in excavation over areas	510 m <sup>3</sup>	93.60	47,736	02.	Supplying and filling with gravel/morun	638 m <sup>3</sup>	447.45	2,85,473	03.	Transportation of debris/excavated earth up to a lead of 11 KM.	510 m <sup>3</sup>	163.57	8,34,207	04.	Providing sub-base 300 mm thick with morun/gravel	764 m <sup>3</sup>	769.50	5,87,898	05.	Providing and laying Water bound macadam 225 mm thick	574 m <sup>3</sup>	1344.20	7,71,571	06.	Supplying and laying of high strength M-50 grade precast blocks 200x100x100mm	2548 m <sup>3</sup>	824.90	21,01,845	Total for berth length of 215 mts.				46,34,730	Total for berth length of 280 mts.				66,35,927 or say 60.35 lakhs
Sl. No.	Description	Quantity	Rate	Total																																											
01.	Earth work in excavation over areas	510 m <sup>3</sup>	93.60	47,736																																											
02.	Supplying and filling with gravel/morun	638 m <sup>3</sup>	447.45	2,85,473																																											
03.	Transportation of debris/excavated earth up to a lead of 11 KM.	510 m <sup>3</sup>	163.57	8,34,207																																											
04.	Providing sub-base 300 mm thick with morun/gravel	764 m <sup>3</sup>	769.50	5,87,898																																											
05.	Providing and laying Water bound macadam 225 mm thick	574 m <sup>3</sup>	1344.20	7,71,571																																											
06.	Supplying and laying of high strength M-50 grade precast blocks 200x100x100mm	2548 m <sup>3</sup>	824.90	21,01,845																																											
Total for berth length of 215 mts.				46,34,730																																											
Total for berth length of 280 mts.				66,35,927 or say 60.35 lakhs																																											
	(d). In the normative list prescribed in the guidelines, electrical works is grouped under mechanical and electrical equipment. The civil cost includes Rs.46.72 lakhs towards area illumination which is not as per the normative list prescribed in the	The observation made by TAMP is correct and the component for area illumination has been included under electrical power & control switch gears etc.																																													

	<p>guidelines. Since the estimation of mechanical equipment cost already includes Rs.339.89 lakhs towards electrical works and lighting, the reason for estimating Rs.46.72 lakhs under civil cost towards area illumination to be furnished.</p>	<p>[Cost of electrical power and control switch gears = Rs.339.89 lakhs earlier considered</p> <p>Add: Cost of Area = Rs.46.72 lakhs illumination</p> <p>Modified electrical power and control switch gears = <u>Rs.386.61 lakhs</u> ]</p>
	<p>(e). Transfer towers is stipulated under list of civil work in the guidelines. The port has considered this item under handling equipment which is not as per the guidelines.</p>	<p>Cost of transfer towers has since been considered under civil construction cost.</p>
	<p>(f). Though the equipment cost includes wagon tippler as per the norms prescribed in the guidelines, the civil cost does not include the cost of rail tracks and wagon tipping station or dumper houses. Further, the cost of conveyor galleries, marshalling yard, roads, etc. prescribed in the normative list of civil works in the guidelines are also not included. The port may again confirm that these civil works (mentioned in the guidelines) are not envisaged by the port.</p>	<p>There are five railway lines in the stacking area recently laid by VPT which can be used by the user. With regard to wagon tipping station or dumper houses, the existing buildings/sheds are to be dismantled for development of back up area of the berth which can be utilized as dumper houses.</p> <p>With regard to cost of civil works towards laying of roads, it is to state that already there are existing as well as recently laid roads and vacant buildings.</p> <p>With regard to civil works relating to conveyor gallery, it is to state that an amount of Rs.5.22 crores has been allocated for ground improvement which includes foundation for conveyor gallery and transfer towers. The cost of Rs.5.91 crores towards ground improvement which was earlier considered under berth activity, has since been considered under handling activity as per guidelines.</p>
(iv).	<p><u>Operating Cost:</u></p> <p>(a). The norms for number of working hours prescribed in the guidelines for multipurpose berth i.e. 4000 hours cannot be applied for mechanised coal handling terminal. The number of hours in the quay capacity calculation is 365 days x 24 hours x 70% utilisation = 6132 hours. This is supported by 5952 berth hours in the berth hire calculation furnished by the port also. The estimation of power cost to be modified in the light of the above observation.</p> <p>(b). As already mentioned in our letter No.TAMP/51/2009-VPT dated 11 March 2010 para 5 (iv) (c), the fuel consumption considered while fixing hire charge of 100 Tonne Harbour Mobile Crane in Paradip Port Trust and Tuticorin Port Trust is 70 litres / hour. The Vizag Seaport Private Limited, the bulk operator in VPT has indicated fuel consumption of 60 litres / hour. In light of the above position, the fuel consumption of 83 litres / hour for 100 Tonne Harbour Mobile Crane adopted for VPT need to be justified.</p>	<p>As observed by TAMP fuel cost has been modified with reference to the actual working hours i.e. 6120 hrs. as shown in the berth hire tariff per tonne/per GRT (255 berth days x 24 hrs.).</p> <p>The observation of TAMP has been noted and fuel considered by the Authority in case of Paradip Port i.e. 70 ltrs. per hour has been reckoned.</p>



	<p>(c). The basis of assuming 50% of power consumption norm prescribed in the guidelines for estimating the power cost is not explained. The port may justify 0.7 unit/tonnes of power consumption assumed in the calculation with reference to the equipment/ facility likely to consume power instead of an adhoc 50% percentage of the norm assumed in the calculation.</p>	<p>The total operational activity involves:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Unloading through HMCs</li><li>▪ Conveyor system</li><li>▪ Unloading at stack yard</li><li>▪ Reclaiming and stacking</li><li>▪ Wagon loading etc.</li></ul> <p>Except unloading through HMCs, all the remaining activity requires consumption of power and hence, 80% of 1.4 nit/tonne has been considered for equipment other than HMC and in case of HMC fuel consumption.</p>												
	<p>(d). As per the upfront tariff guidelines, the license fee has to be estimated as per rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Major Port Trusts. The basis on which the unit rate of license fee is estimated for Zone IC along with the working of base rate adopted and the annual escalation applied as per the Government guidelines to be explained. The Authority has not prescribed the lease rent for zone IB. The basis adopted for estimating the lease rental for area proposed to be allotted in this zone may be explained.</p>	<p>The basis on which the unit rate of license fee is estimated for Zone-IC is furnished. As the valuation for 2008-13 period is not yet fixed, 2% escalation is considered. With respect to Zone-IB, the authority has not prescribed the lease rental for that Zone. But with respect to adjacent Zone i.e. Zone-IA which has a rate of Rs.2215 per sq. yard i.e. Rs.2650 per sq. m. which has been approved by TAMP. Hence the same has been adopted for Zone-IB also. [Calculation sheet for lease rent for Zone-IB and IC is furnished.]</p>												
(v).	<p>Though the port has proposed concessional tariff for coastal vessel / coastal cargo in berth hire as well as composite handling charge, the revenue impact of allowing such concession is not considered while arriving at the proposed rates. It may be confirmed that no coastal vessel / coastal movement of cargo is envisaged at the proposed coal terminal.</p>	<p>It is confirmed that no coastal vessels/ coastal movement for import of steam coal is envisaged as steam coal is overseas imports.</p>												
(vi).	<p>Analysis to be furnished to show that 17% of cargo capacity will attract storage charge. The average dwell time assumed for determining cargo capacity likely to attract storage charge may be indicated.</p>	<p>The percentage cargo that attracts storage charges has been reviewed and reconsidered at 23%, and the details are as follows:</p> <table><tr><td>Dwell time</td><td>10 days</td></tr><tr><td>Stay of vessel at berth</td><td>2.7 days</td></tr><tr><td>Free period</td><td>5 days</td></tr><tr><td>Days that attract storage</td><td>2.3 days</td></tr><tr><td>Percentage cargo that attracts storage</td><td>23%</td></tr><tr><td colspan="2">(2.3 days/10 days x 100)</td></tr></table>	Dwell time	10 days	Stay of vessel at berth	2.7 days	Free period	5 days	Days that attract storage	2.3 days	Percentage cargo that attracts storage	23%	(2.3 days/10 days x 100)	
Dwell time	10 days													
Stay of vessel at berth	2.7 days													
Free period	5 days													
Days that attract storage	2.3 days													
Percentage cargo that attracts storage	23%													
(2.3 days/10 days x 100)														
(vii).	<p>The capital cost estimates should be updated to reflect the current market position and the indexation in the upfront tariff will be with reference to 1 January 2010.</p>	<p>The rates have been worked out based on Schedule of Rates as on 1<sup>st</sup> January 2010.</p>												

6.1. A joint hearing in this case was held on 17 March 2010 at the VPT premises. The VPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, VPT and the concerned users / organisation bodies / potential bidders have made their submissions.

6.2. At the joint hearing, the VPT was advised to take action on the following points:

- (i). A detailed response of the VPT on the additional information / clarifications sought from the port.

- (ii). The VPT to reconsider its proposal in order to remove mismatch between quay and yard capacities.

The VPT was allowed one week's time to respond (i.e.) by 23 March 2010.

6.3. M/s.IVRCL Infrastructures & Projects Limited was allowed one week's time to furnish its written comments as agreed by it. However, no comments were received from them till finalisation of this case.

6.4. With reference to the points decided at the joint hearing, the VPT has furnished its reply vide its letter dated 14 April 2010 alongwith a revised proposal. When the discrepancies noticed in the estimation of civil cost were pointed out to the port, the VPT revised its estimates vide its letters dated 22 April 2010 and 24 April 2010 followed by clarification dated 27 April 2010. The main modifications made by the VPT in the revised upfront tariff proposal dated 24 April 2010 filed by VPT are summarised below:

- (i). The optimal capacity of the terminal is revised to 6.41 Million Tonnes Per Annum as against 5.95 Million Tonnes Per Annum estimated in the original proposal. In the original proposal, quay capacity and yard capacity were assessed at 6.41 Million Tonnes and 5.95 Million Tonnes. In the revised proposal, the yard capacity stands revised to 6.55 Million Tonnes and the quay capacity of 6.41 Million Tonnes being the limiting factor, the VPT has pegged the optimal terminal capacity at 6.41 Million Tonnes.
- (ii). The estimated cost of Rs.590.84 lakhs towards ground improvement earlier considered by it under the capital cost of berthing services is now revised to Rs.673.75 lakhs and considered under civil cost of cargo handling activity.
- (iii). The estimated cost of Transfer Towers of Rs.192.60 lakhs earlier considered under capital cost of equipment which is not under the normative list of equipments is now considered under civil cost of cargo handling activity.
- (iv). Cost of Rs.46.72 lakhs towards area illumination earlier considered under civil cost of cargo handling activity is now clubbed with the estimated cost of electrical power and control switch gears listed under normative list of equipments.
- (v). The earlier estimated amount of Rs.3625.47 lakhs towards cost of 2 numbers Harbour Mobile Cranes (in lieu of 2 numbers ship unloaders) is revised to Rs.5891.39 lakhs.
- (vi). VPT had earlier proposed 2 numbers each of Reclaimer and Stacker, which are as per the norms prescribed in the guidelines. In the revised proposal, the port has proposed 1 reclaimer and 1 stacker and 1 stacker-cum-reclaimer. The stacker-cum-reclaimer does not figure in the normative list of equipment. The aggregate cost of reclaimers and stackers has been revised from Rs.6117.98 lakhs to Rs.8970.77 lakhs.
- (vii). The earlier estimated cost of one wagon loader has been revised from Rs.1699.44 lakhs to Rs.2447.19 lakhs.
- (viii). Consequent to the above modifications, the capital cost of berthing service, cargo handling service and the total capital cost are revised by the port. The total capital cost has been revised from Rs.265.52 crores to Rs.323.18 crores.
- (ix). The estimation of operating cost is also modified with reference to the revised capital cost estimation.
- (x). The proposal envisages transfer of cargo from the un-loading system to the stake yard through a belt conveyor system, stacking of the cargo at stackyard and reclaiming the cargo from the stackyard to the wagon-loader for onward

transportation to the hinterland. There is no need to have separate truck loader as the cargo is transferred through conveyor system to the stackyard. Hence, the truck-loader is not considered.

Two Harbour Mobile Cranes envisaged in the proposal can easily cater to the requirement of envisaged coal un-loading of 27,000 tonnes.

- (xi). The revised Annual Revenue Requirement is as given below:

(Rs. in lakhs)			
Sl. No.	Particulars	For Cargo handling	For Berth hire
1.	Capital cost		
	(a). Civil	1292.70	6110.90
	(b). Mechanical & Electrical equipment	23666.67	--
	(c). Miscellaneous	1247.97	--
	<b>Total Capital Cost</b>	<b>26207.34</b>	<b>6110.90</b>
2.	ROCE at 16%	4193.17	977.74
3.	Operating Cost	6692.75	326.32
4.	<b>Total Revenue Requirement</b>	<b>10885.92</b>	<b>1304.06</b>

- (xii). The free storage period has been revised from 10 days to 5 days.

- (xiii). The upfront tariff proposed by the VPT to meet the estimated Annual Revenue Requirement is as follows:

- (a). Berth hire charges:

Rate per GRT per hour or part thereof
Foreign going rate (in Re)
0.53

- (b). Steam coal handling charges:

(Rate in Rs. per tonne)	
Nomenclature	Foreign
Handling charge	166.48

- (c). Storage charges (beyond free period)

- Free period: 5 days
- Storage charge for the balance cargo remaining beyond the free period

Sl. No.	Particulars	Rate in Rs. per tonne per day or part thereof
1.	For 1 <sup>st</sup> 5 days	1.48
2.	6 <sup>th</sup> to 10 <sup>th</sup> day	2.22
3.	11 <sup>th</sup> day onwards	2.96

- (d). Miscellaneous charges is proposed at Rs.1.70 per tonne to cover the services sweeping, dust suppression, environment, etc.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is to fix upfront tariff cap for handling steam coal at the mechanised terminal at the Visakhapatnam Port Trust (VPT) to be developed on Public Private Participation (PPP) basis. The proposal is based on the guidelines for upfront tariff fixation issued by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) in February 2008.

As per Clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at the major ports of February 2008, the tariff caps to be prescribed would be applicable to all the projects to be bid out for steam coal handling at the Visakhapatnam Port Trust during the next five years. It is noteworthy that the VPT is well aware of this position. Incidentally as stipulated in clause 2.2. of the guidelines, the applicability of tariff cap fixed for a terminal for the next five years is with reference to handling identical commodity or for providing similar services. The tariff cap fixed by this Authority recently at the VPT vide Order No.TAMP/58/2008-VPT dated 27 November 2009 is for a combination of facility for handling coking coal and steam coal. Further the capacities of the two projects are also different. That being so, this case is taken up for fixing upfront tariff for steam coal handling alone.

- (ii). After the joint hearing held on the subject proposal, the VPT has revised its proposal vide its letter dated 24 April 2010 wherein the capital cost is revised to Rs.323.18 crores and the optimal capacity is taken at 6.41 Million Tonnes. The revised proposal dated 24 April 2010 along with the information / clarifications furnished during the processing of the case is considered in this analysis.
- (iii). The VPT has in general complied with the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008. Deviations proposed in some of the norms / parameters are, *inter alia*, discussed in the subsequent paragraphs.

(iv). Optimal Terminal Capacity:

(a). Optimal Quay Capacity:

The VPT has assessed the optimal quay capacity of the mechanised coal handling terminal at 6.41 Million Tonnes Per Annum. The VPT envisages to deepen the inner harbour upto 14 m. draft, where the steam coal handling terminal is proposed to be developed. Reporting that the capesize vessels require 18 m. draft, the VPT has not assumed any share of capesize vessels while assessing the quay capacity. The port has assumed the share of capacity of vessels on the basis of bulk carrier fleet profile of Clarkson Registry.

With reference to the productivity, the handling rate of 15,000 tonnes per day for handymax vessels as per the unloading norms prescribed in the guidelines is considered by the port whereas the unloading norm for panamax vessels is scaled down from 35,000 tonnes per day to 27,000 tonnes per day citing the light nature of cargo. It is noteworthy that coal has many grades and categories but the norms forming part of the guidelines do not prescribe different handling rates for different types of coal. That the nature of coal will impact productivity / handling rate was recognised by this Authority while fixing upfront tariff for coking coal and steam coal combination at VPT vide its Order dated 27 November 2009. In the said Order, handling rate of steam coal was taken at 27000 tonnes per day. The same position is maintained in this case also.

## (b). Optimal Yard Capacity:

- (i). The upfront tariff guidelines stipulate that the yard capacity is to be assessed for the area of the yard made available by the port for development. The VPT has assessed the yard capacity with reference to 25 acres of area proposed to be allotted for the facility. It is noteworthy that the yard capacity is dependent upon the backup area available and the guidelines do not specify any norm for storage area to be considered.

(ii). Stacking Capacity:

The guidelines for upfront tariff setting prescribe the stacking factor norm at 3 tonnes per sq. m. The VPT has considered the stacking factor at 4 tonnes per sq. m. for steam coal, the nature of cargo being light in weight and dusty. Incidentally, in the fixation of upfront tariff for handling coking coal and steam coal at the VPT vide Order No.TAMP/58/2008-VPT dated 27 November 2009 this Authority relied upon stacking factor of 4 tonnes per sq. m. for steam coal assumed by the VPT. The stacking factor assumed by the VPT is considered in this analysis without any modification.

(iii). Plot turnover:

The norm for plot turnover for a coal terminal prescribed in the guidelines is 12. In the original proposal of November 2009, the VPT considered the turnover ratio as 30 based on the free storage period of 10 days reportedly ascertained from one of the prime user agencies. The port has revised the turnover ratio to 33 in its revised proposal of April 2010 assuming 330 working days in a year and dwell time of 10 days. Keeping in view that the improvement in rail connectivity envisaged to be developed by the port by the year 2012 which is expected to increase rail side service and thereby increasing the evacuation of cargo and reduce the dwell time, the revised turnover ratio of 33 assumed by the port is considered. Faster turnaround of the available storage plot is essential to achieve the optimal capacity, and to avoid mismatch between quay and yard capacities.

- (iv). The optimal yard capacity of the mechanised terminal for handling steam coal adopting the stacking factor and the turnover ratio as explained above and applying the formula prescribed in the guidelines is assessed at 6545616 Tonnes Per Annum. If turnover ratio and cargo stacking factor are considered strictly as per norms, the yard capacity would be 1.78 Million Tonnes Per Annum as against 6.55 MTPA arrived at based on modified parameters.

## (c). Optimal Terminal Capacity:

The optimal capacity of the mechanised terminal is considered at 6407940 tonnes per annum being lower of the two capacities i.e. quay and yard in the calculation of upfront tariff.

(v). Capital Cost:

The revised capital cost estimated by the VPT is Rs.323.18 crores of which Rs.61.11 crores is allocable to berthing activity and Rs.262.07 crores for cargo handling services as explained hereunder:

## (a). Berthing activity:

- (i). As per the upfront tariff guidelines, the capital cost for berth hire services include cost of construction of berth and cost of dredging.

if any, carried out alongside the berth. The guidelines require to consider the civil cost as per the estimates of the Port Trust.

The cost of berth is estimated at Rs.53.21 crores. This includes estimated cost of Rs.3.90 crores towards construction of slope protection walls plus Rs.1.80 crores towards berth fixtures. The VPT has clarified that construction of slope protection walls and berth fixtures are part of berth construction.

- (ii). The VPT has estimated Rs.7.90 crores towards dredging alongside the berth adopting the unit rate of Rs.300/cum based on the work done by M/s.Dredging Corporation of India. In the recently concluded proceedings relating to fixation of upfront tariff for handling coking coal and steam coal vide Order No.TAMP/59/2008-VPT dated 27 November 2009, the unit rate of Rs.300 per cubic metre reported by the VPT was relied upon by this Authority.

(b). Cargo handling activity:

(i). Civil construction cost:

The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for coal terminal and require the port to estimate civil cost. The estimated civil cost does not include the cost of rail tracks and wagon tipping station or dumper houses or marshalling yard.

The port has clarified that it has recently laid five railway lines in the stacking area which can be used by the users. Likewise, the existing civil structures are required to be dismantled for development of backup area which can be used as dumper houses.

The VPT has not considered the cost of laying roads on the ground that roads already exist and it has also recently laid roads.

One of the items listed under the civil works as per guidelines is conveyor galleries. The port has considered cost of ground improvement under civil works and clarified that ground improvement includes cost of laying foundation for conveyor gallery.

(ii). Equipment cost:

- (a). As against the normative deployment of 2 nos. ship unloaders for handling coal, the port has proposed deployment of 2 nos. of 100 tonnes Mobile Harbour Crane (MHC). It is true that the guidelines authorise this Authority to deviate from the prescribed norms for the reasons and justification furnished by the port. In support of the proposed deviation, the port has not furnished any analysis other than maintaining that MHCs will provide operational flexibility.

The coal unloading terminal at the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for which upfront tariff was set by this Authority's Order dated 27 November 2009, the port had proposed deployment of ship unloaders. Even in the upfront tariff case of VPT pertaining to EQ-1A which is

also for handling thermal coal and steam coal, the port has not proposed any MHCs for the operational flexibility. The compelling reason for providing operational flexibility only in respect of this project is not explained.

The estimated cost of 2 MHCs are higher by about Rs.6.80 crores in comparison to the cost of 2 nos. of ship unloaders, the capital cost of which was estimated by the VPT for some other project catering to coking coal and steam coal at the GCB. The higher capital cost of the equipment will have consequential impact in the tariff in the form of higher return on capital, depreciation, insurance, etc. Further, the MHCs are fuel operated for which a separate estimate of fuel cost is provided in the operating cost. If the power cost for other facilities and fuel cost of operating MHCs are taken together, the total cost per annum would be higher than the normative level of power cost for operating with ship unloaders. The increase in the capital and operating cost and therefore, the higher tariff does not appear to result in any palpable improvement in the efficiency or handling rate. Even with the MHC, the handling rate is pegged at 27000 tonnes per day for handling a Panamax vessel which incidentally is a handling rate with ship unloaders considered at GCB. In the circumstances, this Authority does not find it justifiable to deviate from the prescribed norm by accepting the proposal of VPT. The capital cost estimate provided by the port trust is accordingly modified to include the capital cost of 2 ship unloaders in place of two MHCs. For this purpose, the capital value of ship unloaders estimated by the VPT in relation to its earlier project of GCB which was disposed by us recently is relied upon.

It has to be recognised that the users of the facility are not concerned with the type of equipment to be deployed. The users pay for the services to be provided at the stated efficiency level. Though the normative tariff computation considers the normative level of 2 ship unloaders, it will not be seen as fetter on the port trust or the operator to provide any other type of equipment to achieve the same or better results.

- (b). The normative list of equipment prescribes 2 nos. of reclaimers and 2 stackers amongst other equipment, whereas the VPT has considered one reclaimer, one stacker and one stacker-cum-reclaimer.

The difference in equipment with reference to the norms stipulated is only on one equipment i.e. one reclaimer cum stacker. The port proposes deployment of one reclaimer-cum-stacker instead of one reclaimer and one stacker separately. Earlier, the VPT in the upfront tariff fixation for coking coal and thermal coal had considered deployment of one reclaimer-cum-stacker instead of one reclaimer and one stacker separately which was relied upon by this Authority vide Order No.TAMP/58/2008-VPT dated 27 November 2009.

- (c). The normative list of equipment prescribes one truck loader and two cranes, among other equipment. These equipments are not considered by the port.
- (iii). The civil and equipment cost estimates prepared by the port are with provision for contingencies to take care of any requirement which is not envisaged in the estimates, works contract tax and engineering / supervision charge.

The unit cost of wagon loader (Rs.24.47 crores), metal detectors and weighers (0.57 crores), workshop equipment (Rs.1.13 crores), and electric power & control switch gears (Rs.3.87 crores) considered by VPT are not supported by budgetary offer and the cost for the respective items reported by VPT is, however, relied upon.

The cost of belt conveyors (Rs.56.65 crores) and Payloaders and Dozers (Rs.1.36 crores) are as per the position relied upon by this Authority in the upfront tariff Order dated 27 November 2009.

In respect of civil cost, the Port has clarified that the estimates are prepared based on the VPT schedule of rates with latest amendments as on 1 January 2010. For the items where rates not available in the schedule of rates, rates prevailing in the market rates as on 1 January 2010 are considered.

For reasons explained by the port, this Authority relies on the estimates furnished by the port. It is notable that none of the users or bidders have any objection on the civil and equipment cost estimated by the VPT.

- (iv). The VPT has estimated miscellaneous capital cost at 5% on the civil and equipment cost, which is found to be in line with the norm prescribed in the guidelines.
- (v). The capital cost for berth hire service at Rs.61.11 crores and cargo handling service at Rs.254.93 crores summing to Rs.316.04 crores is considered. It is relevant here to mention that the capital cost estimates are based on the schedule of rates as of 1 January 2010, as reported by the port.
- (vi). The return on capital employed is estimated at 16% of the estimated capital cost. Tamil Nadu Electricity Board has requested to reduce return to 12% on the ground that 16% return is very high. It is relevant here to mention that the rate of ROCE was reviewed recently by this Authority and it was decided to adopt ROCE of 16% for the year 2009-10 to determine tariff for major ports and private terminals. Hence the return on capital employed is computed at 16% on the estimated capital cost. This works out to Rs.9.78 crores for berth hire service and Rs.40.79 crores for cargo handling services.

(vi). Operating Cost:

- (a). The upfront tariff guidelines for coal terminal prescribe power consumption at 1.40 units per tonne for the normative fleet of equipment prescribed in the guidelines.

For deployment of HMCs and other complement of equipment, the VPT has estimated fuel cost for HMCs and power cost for other complement of



equipment aggregate of which works out to Rs.771.67 lakhs. In view of the position that 2 ship unloaders are considered as per norms in lieu of 2 HMCs, for the reasons stated in the earlier part of this analysis, the normative level of power consumption at 1.40 units per tonne prescribed in the upfront tariff guidelines is considered.

The unit cost of power considered by the VPT is Rs.6.20. Even in the upfront tariff earlier determined in November 2009 for coking coal and steam coal and in February 2009 for multipurpose cargo berth and liquid cargo berth, the VPT had indicated the unit rate of power at Rs.6.20 which was considered by this Authority. The power cost works out to Rs.556.21 lakhs as compared to the aggregate cost of power and fuel at Rs.771.67 lakhs estimated by VPT for HMCs and other complement of equipment.

- (b). As per the norms, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 7% on the mechanical and electrical equipment, insurance cost at 1% of the gross fixed assets and other expenses at 5% of the gross value of fixed assets.
- (c). Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates for Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act, 1956. Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act under the SLM for the relevant group of assets.
- (d). Lease rent is calculated for 1,01,200 sq. mtrs. of total area. The VPT has estimated the lease rent based on the rate approved by this Authority for quinquennium of 2003-08. Annual escalation is considered @ 2% per annum as per the existing schedule of rates from the years 2004-05 onwards to 2009-10. The port has clarified that the rate for land (to be) allotted in Zone IB is not approved by this Authority, hence the unit rate is considered at the existing lease rent applicable for Zone IA which is adjacent and analogous to Zone IB.

The guidelines for upfront tariff guidelines stipulate that the lease rent for the port land is to be estimated based on the rate prescribed in Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. The lease rent of the land belonging to the VPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/41/2005- VPT on 22 April 2008 for the quinquennium 1998-2003 and 2003-2008 following the Government guidelines on land policy issued in March 2004. The lease rent approved by this Authority is due for revision but the port has not yet filed any proposal for revision of lease rental in line with the guidelines of the Government on land policy of major ports. Till such time any revision takes place, the existing Scale of Rates continues.

Recognising the specific provision in the upfront tariff guidelines requiring estimation of this item based on the existing lease rental prescribed in the Scale of Rates of the Major Port Trusts, the estimate of the VPT for this item, which is based on the rate approved by this Authority for quinquennium of 2003-08 with approved annual escalation of 2% and application of the approved rate applicable for Zone-1A to Zone-1B as proposed by the VPT, is considered without any change.

In case the revised lease rental for the quinquennium 2008-13 comes into force before issue of the RFP for the proposed EQ1 terminal, then the port may approach this Authority to review the upfront tariff with reference to this item.

- (e). The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The VPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.34% on the aggregate capital cost relating to construction of berth and dredging while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at other Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost at 1% and depreciation @ 3.34% of the capital cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service. In this context, it is noteworthy that clause 3.6. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to decide on a particular item of expenditure, which it considers for incorporation while computing the upfront tariff cap for which norms are not explicit in the guidelines.

- (vii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the VPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I**.

- (a). The total revenue requirement from cargo handling service is estimated at Rs.10395.56 lakhs which is an aggregate of operating cost of Rs.6316.59 lakhs and Return on a capital cost of Rs.4078.97 lakhs.
- (b). As per the guidelines, 98% of the total revenue requirement is apportioned to handling charge and 1% each to storage charge and miscellaneous charge for arriving at the pre-determined tariff.
- (c). Based on the optimal capacity of the terminal assessed at 6407940 tonnes per annum, the composite handling rate to meet the estimated revenue requirement of Rs.10395.56 lakhs from cargo handling service works out to Rs.158.98 per tonne.

As compared to the handling rate of Rs.131.94 per tonne approved in the Order dated 27 November 2009 fixing upfront tariff for handling coking coal and steam coal in the GCB of VPT, it may appear that the handling rate of Rs.158.98 per tonne is on the higher side. The optimal capacity of the steam coal terminal at EQ-1 is less by 3.77 Million Tonnes as compared to the optimal capacity of the GCB mainly due to the nature of the cargo. There is no proportionate reduction in the capital cost as same complement of facilities are required to handle the cargo.

- (d). Composite handling charge proposed by the VPT include charges for unloading of the cargo from the vessel, transfer upto the point of storage, storage at the stackyard upto 5 days free period, reclaiming from stockyard, loading on to railway wagons including wharfage and supply of labour whenever necessary and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.

- (e). The VPT has assumed that 23% of the total cargo will attract demurrage. It has proposed the rate for the first slab (6<sup>th</sup> day to 10<sup>th</sup> day) at 1.48 per tonne. For the subsequent slabs, the proposed rate is 150% and 133% of the respective preceding slab.

The unit storage charge proposed by the VPT has been modified considering a turnover ratio of 33 and 5 free days and 2.7 days' for average vessel's stay at berth. Accordingly, the percentage of cargo that will attract demurrage works out to 30% and the average number of days for which the storage charge will be earned works out to 3.31 days.

Consequently, the storage charge for the first slab is Rs.1.61 per tonne per day or part thereof. The rates for the subsequent slabs are determined at twice that of the preceding slab as per the approach adopted in the fixation of upfront tariff for coking coal and steam coal vide Order dated 27 November 2009.

- (f). Based on the modified revenue requirement, tariff cap for miscellaneous charge is prescribed at Rs.1.62 per tonne as compared to Rs.1.70 proposed by VPT. The miscellaneous charge covers charges for sweeping, dust suppressions, environment safety etc.
- (g). The revenue requirement from berthing service works out to Rs.1304.06 lakhs as estimated by the port.

Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This Authority while finalising the upfront berth hire at other major port trusts has already decided to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only for the stated reasons.

The VPT has proposed berth hire in rupee terms for foreign going vessel at Re.0.53 per GRT per hour or part thereof. The methodology followed by the VPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed by this Authority in other upfront tariff cases. The optimal capacity of the terminal is limited by the quay capacity. Accordingly, the quantum of steam coal is considered at 6407940 tonnes per annum i.e. at the level determined in the quay capacity calculation. The percentage share of handymax / panamax vessels bringing steam coal furnished by the VPT is taken as the base for distributing the steam coal capacity. Berth hire rate works out to Re.0.527 per GRT per hour for foreign going vessels (calculation attached as part of Annex - I).

- (h). The port has proposed concessional tariff for coastal vessel / coastal cargo in berth hire as well as composite handling charge as per clauses 4.3 and 6.1.2 of the tariff guidelines notified in the Gazette of India on 31 March 2005. The revenue impact of allowing such concession is, however, not considered while arriving at the proposed rates concessional tariff. On being pointed out, the port has confirmed that no coastal vessels/coastal movements of cargo is envisaged at the proposed coal terminal. Though prescribing concession rate to coastal cargo / vessel may not have any impact on the revenue realization, concessional rate is prescribed for coastal category in line with the Government policy in this regard.

- (viii). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, Day are included in upfront schedule in line with the definitions prescribed in the Scale of Rates of VPT and other private terminals operating in VPT.

- (ix). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, berth hire shall stop 4 hours after the vessel signaling readiness to sail, penal berth hire for a false signal, non accrual of storage charge for the period when the operator is not in a position to effect deliver/ship the cargo when requested by user for the reasons attributable to the operator proposed by the VPT are incorporated in the upfront tariff schedule for coal terminal.
- (x). Recognising that conditionalities fixed now would be applicable for a time frame of 30 years, the provision relating to penal rate of interest for delayed payment by users and delayed refund by the operator, is prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India in line with the provision prescribed in other upfront tariff cases decided by this Authority.

9.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of 1 January 2010 as reported by the VPT, it is appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2010.

9.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

9.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

9.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

9.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Visakhapatnam Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Visakhapatnam Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

9.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Visakhapatnam Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for handling steam coal at Visakhapatnam Port Trust attached as **Annex - II**.

RANI JADHAV, Chairperson  
[ADVT/III/4/143/09-Exty.]

## ANNEX - I

FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR COAL TERMINAL AT THE PROPOSED EQ-1 BERTH OF  
VISAKHAPATNAM PORT TRUST

Rs. in lakhs

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by the VPT			Estimates considered by TAMP
		Proposal vide letter dated 6 January 2010	Revised proposal vide letter dated 14 April 2010	As modified vide letter dated 24 April 2010	
A	<b>Optimal capacity</b>				
I	<b>Optimal Quay Capacity</b>				
(a)	Share of Vessel Size				
	Percentage share of capacity of Capesize vessels (S1)	0%	0%	0%	0%
	Percentage share of capacity of Panamax vessels (upto 80000 DWT) (S2)	84%	84%	84%	84%
	Percentage share of capacity of Handy & Handymax vessels (upto 45000 DWT) (S3)	16%	16%	16%	16%
(b)	Ship day Output ( in tonnes per day)				
	- Capesize vessels (P1)	0	0	0	0
	- Panamax vessels (P2)	27000	27000	27000	27000
	- Handy & Handymax vessels (P3)	15000	15000	15000	15000
(c)	Quay Capacity = $0.7*((S1*P1)+(S2*P2)+(S3*P3))*365$	6407940	6407940	6407940	6407940
	Quay Capacity in million tonnes	6.41	6.41	6.41	6.41
II	<b>Optimal Yard Capacity</b>				
(a)	Area of yard made available by the Port (in sq. m.) (A)	101200	101200	101200	101200
(b)	Area available for stacking (%) (U)	70%	70%	70%	70%
(c)	Stacking Quantity per square metre (tons) (Q)	4.00	4.00	4.00	4.00
(d)	Annual Turnover Ratio of the plot (T)	30	33	33	33
(e)	Total Yard Capacity ( in tonnes)	5950560	6545616	6545616	6545616
(f)	Total Yard Capacity ( in million tonnes)	5.95	6.55	6.55	6.55
III	Optimal capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity (in Million tonnes)	5.95	6.41	6.41	6.41
B	<b>Capital Cost</b>				
I	<b>Cargo Handling Activity</b>	(Rs. in lakhs)	(Rs. in lakhs)	(Rs. in lakhs)	(Rs. in lakhs)
(a)	<b>Civil Cost</b>				
	- Berth Apron and Approach	68.39	68.39	57.21	57.21
	- Storage Yards, Building, Water supply & Sewerage	54.85	54.85	54.85	54.85
	- Dismantling of existing structures & reconstruction of compound wall	314.29	314.29	314.29	314.29
	- Ground Improvement	--	590.84	673.75	673.75
	- Drive houses & Transfer houses	--	192.60	192.60	192.60
	- Area illumination	46.72	--	--	--
	Subtotal (a)	484.25	1220.97	1292.70	1292.70

<b>(b) Equipment Cost</b>				
- Harbour Mobile Crane 100 T (2 Nos.) (TAMP considered cost of 2 Nos. Ship Unloaders taken from the recent order passed for GCB at VPT as per norms)	3625.47	5891.39	5891.39	5211.62
- Reclaimer 2000 TPH (2 Nos.)	3398.88	--	--	--
- Reclaimer 1500 TPH (1 No.) (Norms: 2 Nos.)	--	3261.79	3261.79	3261.79
- Stackers 1500 TPH (2 Nos.)	2719.10	--	--	--
- Stackers 1500 TPH (1 No.)	--	2447.19	2447.19	2447.19
- Stacker cum Reclaimer 1 No. (not included in the normative list of equipment and proposed against 1 No. Reclaimer & 1 No. Stacker)	--	3261.79	3261.79	3261.79
- Wagon Loader 1500 TPH (1 No.) (Norms: Wagon Loader&Truck Loader - 1 No. each)	1699.44	2447.19	2447.19	2447.19
- Belt Conveyors 3000 TPH (5000 Mts.)	5664.79	5664.79	5664.79	5664.79
- Metal Detectors & Weighers	56.65	56.65	56.65	56.65
- Drive houses & Transfer houses	192.60	--	--	--
- Pay Loaders & Dozers (2 Nos. each)	135.96	135.96	135.96	135.96
- Work Shop equipment	113.30	113.30	113.30	113.30
- Electric Power & Control switch gears	339.89	386.61	386.61	386.61
<b>Subtotal (b)</b>	<b>17946.08</b>	<b>23666.66</b>	<b>23666.66</b>	<b>22986.89</b>
<b>(c) Miscellaneous (5% on (a) and (b))</b>	<b>921.52</b>	<b>1244.38</b>	<b>1247.97</b>	<b>1213.98</b>
<b>Total Capital Cost for Handling Activity (a + b + c)</b>	<b>19351.85</b>	<b>26132.01</b>	<b>26207.33</b>	<b>25493.57</b>
<b>II Capital Cost For Berthing Services</b>				
(a) Construction of berth	5200.44	5200.44	4750.08	4750.08
(b) Construction of slope protection works	438.48	438.48	390.24	390.24
(c) Berth Fixtures	180.30	180.30	180.30	180.30
(d) Ground Improvement	590.84	--	--	--
(e) Dredging cost	790.28	790.28	790.28	790.28
<b>Total Capital cost for berthing services (a to e)</b>	<b>7200.34</b>	<b>6609.50</b>	<b>6110.90</b>	<b>6110.90</b>
<b>III TOTAL PROJECT CAPITAL COST (I + II)</b>	<b>26552.19</b>	<b>32741.51</b>	<b>32318.23</b>	<b>31604.47</b>
<b>C Operating Cost</b>				
<b>I Cargo Handling Activity</b>	<b>(Rs. In lakhs)</b>	<b>(Rs. In lakhs)</b>	<b>(Rs. In lakhs)</b>	<b>(Rs. In lakhs)</b>
(a) Power Cost (1.12 units per ton @ Rs. 6.20 / unit) (Norms: 1.4 units per ton)	258.25	444.97	444.97	556.21
(b) Fuel Cost (6120 hrs. x 70 lts. X 38.90) (Not in the normative cost - considered as the proposal envisages using Harbour Mobile Cranes instead of Ship Unloader)	249.00	326.70	326.70	0.00
(c) Repair & Maintenance				
- Civil Assets (1% on civil work)	4.84	12.21	12.93	12.93
- Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on mechanical and electrical works)	1256.23	1656.67	1656.67	1609.08
(d) Insurance (1% on Gross fixed assets)	193.52	261.32	262.07	254.94
(e) Depreciation				
- Civil Structures (@ 3.34%)	16.17	40.78	43.18	43.18
- Mechanical & Electrical (@ 10.34%)	1855.62	2447.13	2447.13	2376.84
(h) License Fee	188.73	188.73	188.73	188.73
(i) Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)	967.59	1306.60	1310.37	1274.68
<b>Total Operating Cost</b>	<b>4989.95</b>	<b>6685.11</b>	<b>6692.75</b>	<b>6316.59</b>
<b>D Revenue Requirement &amp; proposed tariff</b>				
<b>I Cargo Handling charge</b>				
<b>(a) Revenue Requirement</b>				
(i) Total Operating Cost	4989.95	6685.11	6692.75	6316.59
(ii) Return on capital Employed @ 16%	3096.30	4181.12	4193.17	4078.97
<b>(iii) Total Revenue requirement from cargo handling activity</b>	<b>8086.25</b>	<b>10866.23</b>	<b>10885.92</b>	<b>10395.56</b>

<b>(b) Apportionment of Revenue Requirement</b>				
(i) Coal Handling Charges (98% of ARR)	7924.53	10648.91	10668.20	10187.65
(ii) Storage Charges (1% of ARR)	80.86	108.66	108.86	103.96
(iii) Miscellaneous Charge (1% of ARR)	80.86	108.66	108.86	103.96
<b>(iv) Total Revenue requirement from cargo handling activity</b>	<b>8086.25</b>	<b>10866.23</b>	<b>10885.92</b>	<b>10395.57</b>
<b>(c) Proposed tariff per tonne rate</b>				
(i) Coal Handling Charge (Composite)				
- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	7924.53	10648.91	10668.20	10187.65
- Capacity (Million Tonnes per annum)	5.95	6.41	6.41	6.41
<b>Composite Handling Charge - Cargo wise (foreign)</b>	<b>133.17</b>	<b>166.18</b>	<b>166.48</b>	<b>158.98</b>
(ii) Storage Charge				
- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	80.86	108.66	108.86	103.96
- % of Cargo to attract storage charge	17%	23%	23%	30%
- Cargo likely to pay storage charge (lakh tonnes)	10.12	14.74	14.74	19.22
- Free period	10 days	5 days	5 days	5 days
- Storage Charge (beyond the free period)	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
- First five days	1.60	1.48	1.48	1.61
- 6th day to 10th day	3.20	2.22	2.22	3.22
- 11th day onwards	6.40	2.96	2.96	6.44
(iii) Miscellaneous Charge				
- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	80.86	108.66	108.86	103.96
- Capacity (Million Tonnes per annum)	5.95	6.41	6.41	6.41
- Miscellaneous Charge per tonne	1.36	1.70	1.70	1.62
<b>II BERTH HIRE CHARGES</b>				
<b>(a) Revenue Requirement</b>	<b>(Rs. in Lakhs)</b>	<b>(Rs. in Lakhs)</b>	<b>(Rs. in Lakhs)</b>	<b>(Rs. in Lakhs)</b>
(i) Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	72.00	66.10	61.11	61.11
(ii) Depreciation (@ 3.34%)	240.49	220.76	204.10	204.10
(iii) Insurance (1% on total cost for berth hire service)	72.00	66.10	61.11	61.11
<b>Subtotal (a)</b>	<b>384.49</b>	<b>352.96</b>	<b>326.32</b>	<b>326.32</b>
<b>(b) Return on capital Employed @ 16%</b>	<b>1152.05</b>	<b>1057.52</b>	<b>977.74</b>	<b>977.74</b>
<b>(c) Total Revenue requirement from Berthing services (a + b)</b>	<b>1536.54</b>	<b>1410.48</b>	<b>1304.06</b>	<b>1304.06</b>
<b>(d) Berth hire Charge</b>				
Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in Re	0.67	0.57	0.53	0.527
Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in Re	0.40	0.34	0.32	0.316

**BERTH HIRE COMPUTATION**

Furnished by VPT vide letter dated 6 January 2010

Sl. No.	Particulars	Unit	Handy & Handymax	Panamax	Total
i.	Average DWT	tonnes	40000	80000	
ii.	Ratio	%	16%	84%	100%
iii.	Ship day output	Tonnes per day	15000	27000	
iv.	Average GRT	tonnes	22000	44000	
v.	Average parcel size	tonnes	36000	72000	
vi.	Tonnage expected to be handled	Tonnes	952090	4998470	5950560
vii.	Average no of berth days (vi / iii)		63.00	185.00	248
viii.	No of berth hours (24 x vii)	hours	1512	4440	5952
ix.	Expected number of vessels (vi/v)	No of vessels	26	69	95
x.	Total GRT hours	Tonne hours	33264000	195360000	228624000
xi.	Revenue Requirement	Rs. in lakhs			<b>1536.54</b>
xii.	Berth hire - foreign going vessel (xi / x)	Re per GRT per hour or part thereof			<b>0.67</b>

Furnished by VPT vide letter dated 14 April 2010

Sl. No.	Particulars	Unit	Handy & Handymax	Panamax	Total
i.	Average DWT	tonnes	40000	80000	
ii.	Ratio	%	16%	84%	100%
iii.	Ship day output	Tonnes per day	15000	27000	
iv.	Average GRT	tonnes	22000	44000	
v.	Average parcel size	tonnes	36000	72000	
vi.	Tonnage expected to be handled	Tonnes	1025270	5382670	6407940
vii.	Average no of berth days (vi / iii)		68.00	199.00	267
viii.	No of berth hours {24 x (vii)}	hours	1632	4776	6408
ix.	Expected number of vessels (vi/v)	No of vessels	28	75	103
x.	Total GRT hours	Tonne hours	35904000	210144000	246048000
xi.	Revenue Requirement	Rs. In lakhs			1410.48
xii.	Berth hire - foreign going vessel (xi / x)	Rs per GRT per hour or part thereof			0.57

Furnished by VPT vide letter dated 24 April 2010

Sl. No.	Particulars	Unit	Handy & Handymax	Panamax	Total
i.	Average DWT	tonnes	40000	80000	
ii.	Ratio	%	16%	84%	100%
iii.	Ship day output	Tonnes per day	15000	27000	
iv.	Average GRT	tonnes	22000	44000	
v.	Average parcel size	tonnes	36000	72000	
vi.	Tonnage expected to be handled	Tonnes	1025270	5382670	6407940
vii.	Average no of berth days (vi / iii)		68.00	199.00	267
viii.	No of berth hours {24 x (vii)}	hours	1632	4776	6408
ix.	Expected number of vessels (vi/v)	No of vessels	28	75	103
x.	Total GRT hours	Tonne hours	35904000	210144000	246048000
xi.	Revenue Requirement	Rs. In lakhs			1304.06
xii.	Berth hire - foreign going vessel (xi / x)	Rs per GRT per hour or part thereof			0.53

Modified calculation by TAMP

Sl. No.	Particulars	Unit	Handy & Handymax	Panamax	Total
i.	Average DWT	tonnes	40000	80000	
ii.	Ratio	%	16%	84%	100%
iii.	Ship day output	Tonnes per day	15000	27000	
iv.	Average GRT	tonnes	22000	44000	
v.	Average parcel size	tonnes	36000	72000	
vi.	Tonnage expected to be handled	Tonnes	613200	5794740	6407940.00
vii.	Average no of berth days (vi / iii)		41	214	255
viii.	No of berth hours {24 x (vii)}	hours	984	5136	6120
ix.	Expected number of vessels (vi/v)	No. of vessels	17	80	97
x.	Total GRT hours	Tonne hours	21648000	225984000	247632000
xi.	Revenue Requirement	Rs. In lakhs			1304.06
xii.	Berth hire - foreign going vessel (xi / x)	Rs per GRT per hour or part thereof			0.527

**Annex - II****VISAKHAPATNAM PORT TRUST****UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR MECHANISED HANDLING OF STEAM COAL AT EAST QUAY 1 BERTH AT INNER HARBOUR ON DBFOT BASIS****1.1. DEFINITIONS**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.



- (ii). "Foreign going vessel" means any vessel other than a Coastal vessel.
- (iii). "Day" shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.

## 1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the customs or Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is "coastal" or "foreign-going" for the purpose of levy of vessel related charges; and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
  - (a). The berth hire charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
  - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
  - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
  - (d). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iii). Interest on delayed payments / refunds.
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b). The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
  - (c). The delay on refunds will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
  - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates.
- (iv). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (v). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (vi).
  - (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels : likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if they so desire, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

- (b). The terminal operator may also, if they so desire, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). The terminal operator should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to terminal operator.

**2. BERTH HIRE CHARGES:**

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in Re.)	Coastal Vessel (in Re.)
1.	Vessels	0.527	0.316

**Notes:**

- (i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupied the berth till she vacates the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch etc.
- (iii). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to non-availability / break down of terminal operator's equipment or power failure or any reasons attributable to the terminal operator.
- (iv).
  - (a). Berth hire shall stop four hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail.
  - (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of the berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
  - (c). The Master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (v). The Penal berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charges for a false signal.

"False Signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

**3. CARGO HANDLING CHARGES:**

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
(a).	Steam coal	Per Metric Tonne	158.98	95.39

**Note:**

The handling charges prescribed above is a composite charge for unloading of the cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stackyard up to a free period of 5 days reclaiming from stackyard and loading on to railway wagons including wharfage and supply of labour whenever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

**4. STORAGE CHARGES:**

The Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period of 5 days shall be as below:

(Rate in Rs. per tonne per day or part thereof)				
Sl. No.	Commodity	Rate for first 5 days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for 6 <sup>th</sup> day to 10 <sup>th</sup> day for the balance cargo	Rate for 11 <sup>th</sup> onwards for the balance cargo
1.	Steam coal	1.61	3.22	6.44

**Notes:**

- (i). 5 free days shall be allowed. Free period shall commence from the day following the day of complete discharge of vessel cargo. For the purpose of calculation of free period, Custom notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (ii). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non-working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iii). Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the Terminal operator.

**5. MISCELLANEOUS CHARGES:**

The following Miscellaneous charges are applicable of coking coal and steam coal handled:

Sl. No.	Particulars	Rate per tonne or part thereof (in Rs.)
(i).	Charges for Sweeping, dust suppression and environment etc.	1.62

**6. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (5) ABOVE:**

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31<sup>st</sup> March of the following year.

\*\*\*\*